

modellflyg nytt



- Redaktionsmöte i Göteborg
- Flugebylägret – succé!
- "Oldtimer SM 1983" • FLUGAN CUP



- Inomhusflygning – den lättaste grenen!
- P-15 – Lille Max Inomhus nybörjarmodell
- Modellflygnyttts serie om INOMHUSFLYG börjar nu!

1983
4

FUTABA

DET LEDANDE VÄRLDSMÄRKET ALLTID DET BÄSTA KÖPET!



Futabas "guldmödel", FP-7FG, är de flesta något erfarna radioflygares önskedröm. Den har 7 kanaler och just de mix-funktioner och andra finesser som de flesta anser lagom. FM 35 Mhz. Levereras med 4 st S-28 servon, ackumulatorer och laddare 2 300:—

En annan populär anläggning för radioflyg är M-serien. Se våra tidigare annonser. En nyhet är två nya funktionsmoduler, främst tänkta för segelflyg.

I Sverige köper man också mycket FUTABA för dess supersnabba och goda service till extremt låg kostnad.

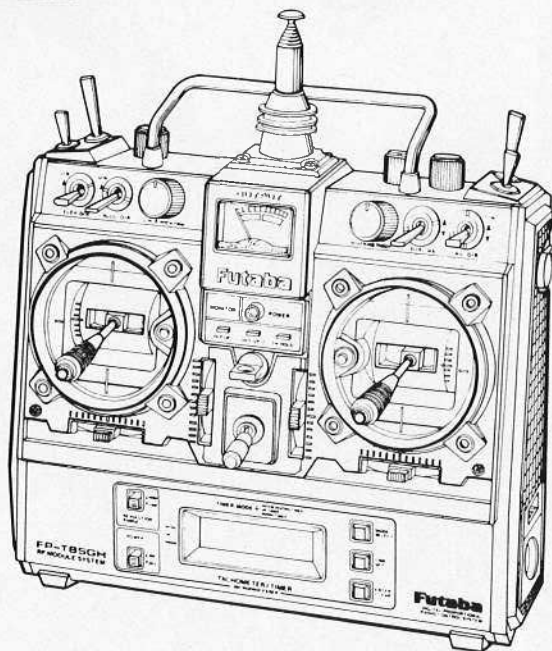
FUTABA FP-8SG — den nya modulanläggningen

Elektroniken utvecklas snabbt och det sätter sina spår även när det gäller radiostyrningsutrustning. Futabas nya modulanläggning FP-8SGA (för flygplan) och 8SGH (för helikoptrar) utgör den absoluta toppen av vad dagens teknik kan åstadkomma. Tillverkarna har inte sparat på någonting, vare sig det gäller sändare, mottagare eller servon, när det gäller denna anläggning. Resultatet har också blivit något som man aldrig tidigare sett.

Det visar sig vara svårt att beskriva alla funktionerna på svenska, i stället har vi tagit oss friheten att klippa valda delar ur den engelska instruktionsboken och publicerar dem här nedan. Troligen får ni en bättre uppfattning om vad det hela rör sig om på så sätt än om vi försökt oss på en översättning.

En komplett FUTABA FP-8GSA med 6 servon kostar 5 670:— kr.

Om några månader kommer också denna anläggning i en PCM-version, som funktionsmässigt nära ansluter sig till den här nämnda men har encoder i sändaren och decoder i mottagaren i form av datorkretsar. Detta medverkar till en säkrare och mera störningsokänslig överföring av signalerna. Dessutom får vi ett antal "fail-afe" funktioner. Mottagarens storlek blir densamma.



- DSC (Direct Servo Controller) allows operation of the servos from the transmitter without turning the transmitter ON by using the special cord supplied.
- Servo reversing switch for all channels allows reversing of the servo direction by simply flipping a switch.
- Two types of dual rate aileron, elevator and rudder.
- Rudder auto dual rate. Rudder dual rate on/off is performed automatically with operation of the throttle stick.
- Newly designed slantable open gimbal sticks provide maximum operation feel. The stick angle and spring strength are adjustable.
- Non-slip adjustable lever head. Stick length can be adjusted by turning the knock head.
- New throttle — pitch control mixing is perfect for variable pitch propellers, and maximizes engine power and propeller efficiency.
- Mutual mixing function allows aileron + elevator, aileron + flaps, aileron + rudder mixing, and aileron differential operation.
- Aileron → flap mixing is especially advantageous in circle aerobatics.
- Flap → elevator mixing allows control of the aircraft attitude while using the air brake flap, spoiler).
- Throttle → flap spoiler → elevator mixing allows enhancement of the air braking effect by throttle stick operation when diving and landing.
- Programmable mixing function permits mixing with any desired channel.
- Four snap roll buttons with timers. Four kinds of snap rolls can be performed by timer, or manually.
- Idle-up lever. The engine idling speed can be adjusted during throttle → pitch control mixing.
- Pitch control lever. HIGH side pitch of variable pitch propeller can be adjusted during throttle → pitch control mixing.
- ATV (Adjustable Travel Volume) on all channels allows independent adjustment of servo left, right, up, and down throw.
- Monitor lamp comes on when throttle → flap spoiler → elevator mixing or throttle → pitch spoiler mixing and flap spoiler → elevator mixing and snap roll timer is set and goes out when they are in use.
- Fail safe switch (function OFF switch) is provided for each function so only the desired functions need by turned on.
- Throttle ATL (Adjustable Throttle Limiter). Throttle linkage is simple and positive.
- Tachometer/timer with built-in tachometer, up timer, down timer, integrating timers, and battery alarm functions.

RADIO CONTROL CENTER

Valter Johansson - 360 30 LAMMHLT - Ordertel. 036/14 53 60

MODELLFLYGNytt är ett organ för Sveriges Modellflygförbund och utsändes till prenumeranter och förbundets samtliga medlemmar.

Ansvarig utgivare

Bo Bring
Stora Nygatan 15
411 08 Göteborg
Telefon 031-13 18 13 arb
0302-220 32 bost

Redaktör

Sture Tingwall
Påarps Kattegattväg 14
305 90 Halmstad
Telefon 035-404 45

Fackredaktör friflyg

Bo Modéer
Hökbursvägen 39
147 00 Tumba
Telefon 0753-377 45

Fackredaktör inomhusflyg

Sven-Olov Lindén
Hovstavägen 15
703 63 Örebro
Telefon 019-1 21 79

Fackredaktör linflyg

Ingemar Larsson
Lejdaregatan 8
462 00 Vänersborg
Telefon 0521-112 10

Fackredaktör radioflyg

Erik Strid
Dragonvägen 74
194 33 Upplands Väsby
Telefon 0760-845 35

Fackredaktör utbildning

Bo Hallgren
Box 30
618 00 Kolmården
Telefon 011-925 97

Annonser

Sture Tingwall
Påarps Kattegattväg 14
305 90 Halmstad
Telefon 035-404 45

1/1 sida 1.325:—
1/2 sida 725:—
1/3 sida 525:—
1/4 sida 400:—
1/6 sida 325:—
1/8 sida 250:—
1/16 sida 150:—

Priserna gäller för annonsmaterial inlämnat som helt färdigt positivt original.

Annonsavdelningen och redaktionen kan ge viss service för annonsutformning, sättning m m — till självkostnadspris.

Distribution

SMFF Förbundsexpeditionen
Sandbergsgatan 4, Box 10022
600 10 Norrköping
Telefon 011-13 21 10

Prenumeration 60:— per år, som insättes pg 51 81 65 -6, SMFF, 600 10 Norrköping

Material sändes till fackredaktören eller direkt till huvudredaktören.

Eftertryck tillåten med angivande av källan.

Tryck

Tryckab, Halmstad 1983



**SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND**

SMFF bildades 1957 och har klubbar, klubbmedlemmar och enskilda personer som medlemmar.

Dags för nya friska tag

Sommaren är över och det blev ju en fin sådan. Det är min förhoppning att förbundets medlemmar haft rika tillfällen att utöva sin modellflyghobby. Efter denna period av rekreation borde ju var och en brinna av iver att få göra något stort för svenskt modellflyg. Det gäller bara att hitta lämpliga områden.

En samlad bedömning visar att vi modellflygare syns för lite bland allmänheten. Få klubbar tar chansen att visa upp sig och sin verksamhet. Kanske beror det på att man saknar erfarenhet av liknande arrangemang men finns bara viljan brukar det gå bra. För att underlätta för klubbarna tas centralt fram utställningsmaterial, färdiga monter, videofilmer, brochyrer etc som klubbarna ska kunna rekvirera. Det är styrelsens förhoppning att detta PR-material ska bli flitigt utnyttjat. Vi modellflygare måste lära oss att sälja vår idé och hobby.

När nu skolorna åter börjat är det dags att utnyttja detta forum för att sprida kunskap om modellflyget bland ungdomen. Detta är synnerligen viktigt speciellt i år då medlemsciffrorna visar ett underskott av medlemmar under 25 år. För att behålla våra stats- och kommunala bidrag på alla nivåer inom förbundet, måste SMFF som s.k godkänd riksorganisation ha minst 50 % medlemmar under 25 år. Här krävs omfattande insatser. Enligt gällande bestämmelser ska dessutom varje lokalavdelning ha minst 50 % medlemmar i åldern under 25 år. Med lokalavdelning menas för SMFF:s del varje klubb. Klubbleddningarna bland förbundets klubbar uppmannas notera detta.

Fortfarande finns några vita fläckar på Sveriges karta där modellflygdistrikt ännu inte har etablerats. Det är märkligt med tanke på de stora fördelar som kan uppnås. Vid den konferens som avhölls i början av sommaren med ombud från befintliga distrikt staplades fördelarna med distrikt på varandra. Inte minst på det ekonomiska området. Där framkom också önskemål om utvidgade arbetsuppgifter och befogenheter för distrikten. Det är möjligt att dessa önskemål så småningom leder fram till nya organisationsformer för SMFF. Framtiden får utvisa.

Ovanstående är några exempel på områden där det känns angeläget att vi medlemmar i SMFF verkligen bjuder till och satsar lite av oss själva.

Omslagsbilder

Den här gången har det blivit lite annorlunda modellflygbilder på vårt omslag. På framsidan en av våra segelflygande modellflygare Bo Nylund. Men kollar han termik eller en konkurrent? Skagern-träffen är det dock och Åtorps Modellflygklubb står för bilden.

Sista sidan visar också en lite avvikande modellflygbild. Här är det Sven Pontan på Flugeby-lägrät som flyger 25-öres utomhus. Nog är det en fin och stämningsfylld — lättflyg i skymningen! Läs mer om inomhusflyg i vår nya serie — se sid 12. Foto Lennarth Larsson.

Modellflygnytt nr 5/1983 utkommer vecka 42.



Flugeby-succé!

Flugebylägret vid Karlsborg den 7—10 juli — den sk Flugebyveckan — blev en enorm framgång för arrangörerna. Och för alla de SMFF-modellflygare av alla kategorier — linflyg, inomhus, friflyg, radio m fl — som hade näppat på idén med ett centralt modellflygläger!

Man kunde räkna in mer än 160 modellflygare med tält, husvagnar, barn, hundar och sk blommor vid det här lägret, som av enstämmiga tongångar höjs till modellflygskyarna (var eljest skall det vara?).

Det enda negativa omdömet om den fantastiska Flugebyveckan handlar om vädret. **VÄDRET!**

Som var för bra! Det synnerligen fina vädret under veckan med "sug" efter bad och sol gjorde att man nästan hade för många aktiviteter att välja mellan. Arrangörerna hade förberett många och man genomförde mer än 50 olika aktiviteter under veckan — och man hade minst tre gånger så många förberedda att ta till i händelse av dåligt väder.

De första detaljerna kring Flugebylägret började sippra ut vid Förbundsmötet i våras.

Sedan dess har arrangerande PREK (SMFF:s PR och rekryteringskommitté) tillsammans med lokalklubbarna i Karlsborg och Tibro lagt ner

många dagsverken på att dra upp riktlinjerna för lägret.

Och huvudmålsättningen med det här lägret har varit att få så många modellflygare som möjligt från så många olika grenar som möjligt att träffas och utbyta idéer, erfarenheter och dessutom "bara" omgås och trivas tillsammans.

Så här efteråt är det svårt att sammanfatta resultatet på annat sätt än med ordet SUCCE. Eftersom nu vädret ansåg varit lite för bra, så kan då framgången helt tillskrivas PREK-folket med mycket betydelsefulla stöd-insatser från bl a Sven-Åke Larsson från Karlsborgsklubben. Sven-Åkes

far medverkade för också som guide vid mycket uppskattade visningar av Karlsborgs Fästning och Tivedens trolska skogar. Bland många, vars fina insatser gjorde lägret till vad det blev kan nämnas hela familjen Hans Flyckt, som ställde upp med transportbussar och skötte kioskför-

sälningen och RC-flygningen under många och långa timmar. Bengt Holmer var den som stod bakom de trevliga tävlingarna, Kristian Ljungkvist var en av lärarna i den morgontidigt RC-skolan, som drog igång varje dag kl 8.

Flugebyveckan avslutades med en sikkfest vars långbord gav





plats för hela 94 personer. Vid den ballongdans (fri- eller linflyg?) som genomfördes under sikkfesten hördes PREK-folket ivrigt sysselsatta med att sammanfatta sina mycket positiva erfarenheter från årets Flugbyläger. Var förvissad om att det blir ett dacapo nästa år med bl a förbättrade faciliteter för både camping och flygverksamheten. Man kommer då att kunna ta emot än fler besökare.

Under lägerveckan påbörjade man inspelningen av en film att använda vid allehanda kommande PR- och rekryteringsaktiviteter ute i klubbarna.

Där finns det alltså möjlighet för alla som inte var med på lägret att själva konstatera riktigheten i det samstämmiga omdömet om 1983 års Flugbyläger: succé från början till slut.

Birgitta Holm och
Lennarth Larsson foto

*Vid vårt läger i Flugby
såg man ofta modeller i skyn
en var skev, och en annan rak
ibland gick någon ner med ett brak.*

*Solen värmdes som katten
det gick åt flera liter vatten
man längtade efter molnussar
lite kyla eller vattenpussar.*

*Man pratade på kvällen
om den bortflugna modellen
som försvann bland träden
tur att den ej landade i säden.*

*När man skulle gå på dass
var det ibland ganska kass
man kände sig lite blåst
ty dörren var för det mesta låst.*

*I lägret fanns det många val
man kunde till exempel åka på kanal
man kände sig frisk och sund
ända tills vi gick på grund.*

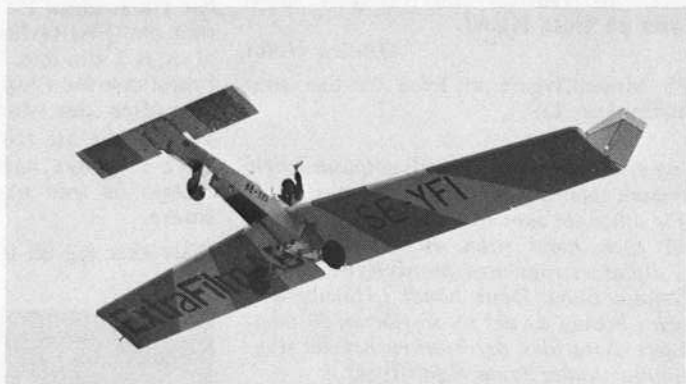
*På lördagen var det allra bäst
då var det sång och fest
stämningen var hög och fin
det festades på sik med vin.*

*Det var trevligt bland alla vänner
även tillsammans med dom vi ej känner
alla var vackra och bruna i hyn
kanske vi ses igen i Flugby.*

Arne Arvidsson

Överst på vänstersidan ses en stor del av de många som kommit till Flugby-lägret. Nertill Sven Pontan som inomhusflög utomhus liksom Flugan-flygaren i mitten. Th videofilmas lägret.

Överst på denna sida får Ann-Christine Ståhl sin morgon-RC-ktion av PREK-Roland Ljungkvist. Sviten th visar uppifrån deltagarna i väntan på VITSGARN, som var kanalbåt för dagen. Fullskalasegelflyg bjöds det också på och här är det Lennart Svensson, Gråbo, som prövar på. Uppställning för storbild vållade lite huvudbry. Man besöktes av lättflyg — här glad anka på överflygning. Nertill får Kristian Ljungkvist frekvens med hjälp av Hanns Flyckt och mycket välbehövlig PR-radio från SRA!





Flugeby-kommentarer

Som modellflygarhustru vill jag tacka arrangörerna av Flugeby-lägret för en mycket angenäm vecka. Ni lyckades t o m med något som oftast är besvärligt, nämligen att fixa sol i 7 dagar. Som campare i ett mer än 20 år gammalt tält, var det extra tacknämligt. Aktiviteter för alla, från morgon till kväll. Här skulle minsann ingen sova bort sin tid. Det tyckte Roland och Kristian. RC-skolan startade kl 8 varje morgon.

Alltså. Eftersom jag aldrig tidigare rört en sändarspak så blev det uppstigning av både mig och ett vingligt modellplan varje morgon. Kristian och Roland, vilket talamad Ni hade med mig. Roligt hade jag det fast någon färdig RC-flygare blev jag inte under veckan.

RC-skolan avslutades med en tävling mellan eleverna i att göra snygga cirklar. Inte vann jag heller! Grattis Ann-Christin och friflygsmäster Hans!

Man hade även sett till att vi skulle lära känna bygden och med en underbart medryckande guide blev utflykten till Tiveden och språngmarschen runt Karlsborgs fästning också ett trevligt minne. Det som fastnade mest, var dock äventyret på Göta Kanal.

Monica Holm

PS Modellflygare är även trevliga som människor DS

Jag erövrade mina segelflygdiplom i den svunna tiden då SG-38 användes och tillhör alltså de som lärt sig flygets grunder på egen hand utan dubbelkommando. C-diplomet togs med termikflygning i en Grunau Baby. Detta hände i Hälsingland och i början av det nu så fjärran 50-talet. Efter detta blev det även en hel del flygtimmar under mina 8 fältflygår.

Bland aktiviteter som erbjöds deltagarna i Flugeby-lägret var segelflygning i DK en. Så en kväll, flög jag igen. Nu med Bergfalke och flicklig co-pilot. Det var bra många år sen sist, men så kändes det inte. Synd bara att vi flög på kvällen — på dagen hade vi haft braktermik. Man var då tvungen att förankra borddukar, så att inte de med flög bort.

Branta svängar var inget problem, inte farthållningen heller. Men kulan ville inte ligga i mitten. På min fråga om planet var snett trimmat kom svaret att girindikatorn var snett monterad! Flygkänslan sitter ju som bekant i baken och den befinns m a o fungera u a.

Bland allt modellflygande blev en storflygning med upplevelse i Flugeby-83. Jag undrar just vad PREK kommer med till nästa år? Den som kommer får se! Vi ses!

Bengt Holm

Sedan jag lovat Bengt Holmer ställa upp på Flugebylägret och visa lite friflyggrejor, fick jag vissa funderingar. Dels undrade jag vad andra fackisar kunde ha för intresse av vad jag sysslar med, dels hade jag ju också förberedelserna för VM i Australien att tänka på. Som inte fick äventyras!

Inte fanns det några på lägret, som inte var intresserade av andras aktiviteter. Linkillar flög RC och FF, RC flög lina och FF och så vidare!

Det snackades och utbyttes erfarenheter i en strid ström. Ibland nästan i en omfattning att det till slut blev svårsmält. Men, vad gjorde väl det? Vi hade ju roligt!

Någon fara att VM-förberedelserna skulle komma i kläm fanns inte: jag kunde flyga hur mycket som helst. Det var bara det, att det var svårt att välja mellan flera roliga saker.

Fältet måste nämnas. Det är ett alldeles utmärkt fält för mindre tävlingar. Man kan flyga med 2 min max och användbar yta är cirka 1×1 km med storskogen runt om. FAI-tävlingar går att arrangera så snart 2 min max har införts.

Framtiden för Flugeby-lägret måste vara ljus efter den starka inledningen.

Jag hoppas att friflyggänget vågar visa sig i Flugebyn nästa år, så vi inte blir betraktade som några högfärdiga överstättare.

Själv åker jag dit igen, om jag bara kan!

Hans Lindholm

PREK-ordföranden tackar

Flugebyveckan var fantastiskt. Mycket kan naturligtvis tillskrivas den enorma tur vi hade med vädret, men framför allt måste succén vara ett resultat av den positiva attityd och de glada förväntningar som alla deltagarna förde med sig till Flugeby-lägret. Dessutom hade alla förberett sig med flygetyg i mängder. Det var inte heller enbart tur att allt fungerade så fint som det gjorde.

Förberedelserna inför lägret hade varit mycket noggranna och klubbarna i Karlsborg och Tibro är värda en eloge för sina insatser i förberedelserna för och genomförandet av Flugeby-lägret. PR och rekryteringskommittén (PREK) som stod för lägret var för ändamålet förstärkt med flera personer som vi vill tacka speciellt.

Den som lokalt drog ett mycket tungt lass med lokala kontakter både före och under lägret var Sven-Åke Larsson från Karlsborgsklubben. Sven-Åke gjorde ett utmärkt jobb både under hela förberedelsearbetet inkluderande en intensiv vecka av sin semester omedelbart före lägret. Sven-Åke var klar att ställa upp närhelst utrustning och organisation bägnade under pressen av alla glada deltagare. Ett tack skall också framföras till Sven-Åkes far, som på ett mycket uppskattat sätt guidade modellflyggänget.

Dessutom vill vi i PREK tacka alla övriga — Hanns Flyckt med Anita, Anette och Angelika, Bengt Holmer, Birgitta Holm och många andra — som ställt upp på ett fantastiskt sätt och fått Flygebyarrangemanget att gå i lös.

Roland Ljungkvist





Kort om

Linflyg-EM i Holland

Utrecht i Holland var värd för linflygets europamästerskap 1983 under tiden 13—17 juli. Det var samma anläggning som användes 1976 för detta års världsmästerskap.

Anläggning, som är en speciell anläggning för linflyg och radiobil, är mycket välordnad för sådana här evenemang. Sedan 1978 ingår combat som officiell VM- och EM-klass. Detta var alltså inget problem 1976, men nu hade man fått lov att ordna cirklarna för combat på en bredvidliggande fotbollsplan. Detta fungerade mycket bra, tillika med hela tävlingen.

Ny sedan 1976 var också den byggnad där den holländska

Use 15-motorn tillverkas. Förutom denna del så finns också en mycket fin och trevlig bar i resten av huset.

För de team- och speedflygare som behövde träningsflyga utöver den tid som tilläts i de officiella cirklarna, var det cirka 6 miles resa till en asfaltplätt. Det verkar dock numera som de flesta ej behöver så mycket träningsflygning utan har mycket bra ordning på sin utrustning.

Till detta EM hade 19 länder sänt deltagare för de fyra tävlingsklasserna. Detta enligt följande: Speed 32 tävlande, stunt 39 tävlande, team-racing 38 lag samt combat med 35 tävlande. Med andra ord var klasserna väl fyllda med

många världs- och europamästare på plats.

Vädret var också mycket bra sett ur semestersynpunkt. Temperaturen var ofta cirka 33° i skuggan och luftfuktigheten höll sig kring 80—85 %. När det är "soligt" i Holland är det varmt, kvavt och disigt. Vi är väl inte riktigt vana vid denna typ av väder och får därför ofta motorproblem. Inställningar med soppa och kompression måste ändras och ibland kanske även kylningen.

Sverige hade till detta EM anmält ett landslag med den här sammansättningen.

Lagledare: Jan Gustavsson.
Speed F2A: Nils Björk och Hans Öhlund.

Stunt F2B: Ove Andersson, Åke Nyström, Johan Rasmussen.

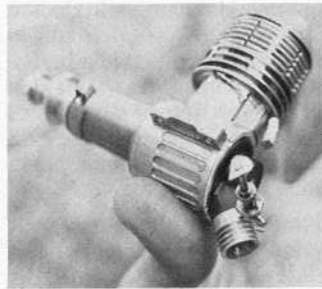
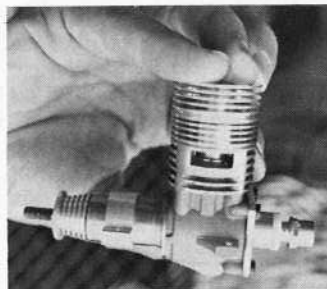
Team F2C: Kjell Axtilius—B-O Samuelsson, Hans Andersson—Sven Pontan, Anders Appring—Staffan Hovmark.

Combat F2D: Håkan Östman, Leif Göransson, Per Stjärnesund.

Den bästa individuella placeringen svarade Ove Andersson för i F2B stunt. Även Nils Björk fick en hygglig 15:e plats i F2A speed efter 252,6 km/tim.

Utförliga reportage från de olika klasserna kommer i nästa nummer av Modellflygnytt.

Ewa Axtilius



Stora bilden ovan visar linflygbananläggningen i Utrecht, där årets EM gick av stapeln. Ytterbilderna nedan visar ryssen Listopads listiga transportlåda, där han fick ner 2 stuntmodeller — avtagbara vingar var melodien! Ovan Gino Vogheras TR-motor = Cipolla -83 med frontbox av stål och i h den segrande TR-motorn: Kramarenko med vevhus i stål!



Torgny Carlssons VM-maskin går till väders under Skagen-träffen.

och fin landning. Termiken som sen följde blev en klar framgång för en annan etablerad landslagsman — Tore Gustafsson, som hade återgått till sin gamla maskin. Bob Östlund, klubbkompis med Blibben, samlade ihop över 1.000 poäng under andra termiken. Med en halv poäng före Börje Luthman. Man gick till halvtidsvila med omöjliga Blibben i topp, men säker inför fortsättningen kände han sej verkligen inte.

Lördagskvällen bjöd på fin gemenskap i Missionskyrkan där sommarpastorn Ulf Andersson höll i trådarna. I scoutlyorna sovs det gott och mat var också ordnat för övernattarna.

Solen lyste på söndagsmornen. Sommarmolnen drog fram från väster. Å så blåste det!

— Typiskt ving- och linbrotsväder, sa tävlingsledaren. Ett enda brott av den första typen, fler av den andra sorten, blev det under en mycket spännande andradag.

Hemmaförarna radade upp sej på topp i första speeden med Bengt Johnsson än en gång överst. Bob Östlund började väldigt fint med termiken men de gamla märkena drog ändå det längsta strå't till sist med Blibben och Tore närmast efter Eine.

Sista omgången skulle bli avgörande! Med tre poäng slog Blibben Gunder Carlsson, som kommit igen. Börje Luthman fick också över 1.000 poäng. Detsamma gällde Eine och Aulis.

Nu hade vinden mojnät och mörka moln närmade sej. Under de förhållandena skulle speeden avgöras. Lennart Andersson norpade åt sej bästa poängen men sen följde Gunder, Börje, Aulis, Tore, Blibben, Eine och Bo Nylund. Det skulle visa sej att Gunder Carlsson fick bästa poängen i sista omgången tätt följd av Bengt 'Blibben'.

Fler SKAGERNTRÄFFAR? Frågan besvarades väl närmast med ett 'om'. Bla är ju som alltid markfrågan den mest svårlosta också för ÅMFK. SKAGERNTRÄFFEN låg tydligen rätt till i tid och många hade nära till 'Jordgubbslandet'. Så... vem vet inför ett annat år. Diplom är i alla fall tryckta för en fortsättning...

Mats Fredriksson

SKAGERN-träffen

— Vad är det som gör att ni håller på med det här, frågade en tidningsreporter en av årets VM-flygare i modellsegel. Är det som nå't slags gift, undrade tidningsgubben vidare.

— Jo, nå't sånt är det, blev svaret.

Det var för att 'Emma i Knappen' skulle förstå det här med hur det kan komma sej att somliga håller på med att flyga modeller, som reportern fick till den här liknelsen. Så nu vet alltså 'Emma i Knappen' (Knappen ligger i norra Värmland) den innersta hemligheten med modellsegelflyg: det är ett gift...

SKAGERNTRÄFFEN kan sammanfattas så här: en utmaning för Åtorps Modellflygklubb, tillmötesgående arrendator, regn, 8-10 sekundmeters blåst, snabb hemmaförare, Blibben igen.

FÖRE

— Kan ÅMFK arrangera en F3B-Nordic-tävling i sommar? Frågan dök upp på ett klubbmöte. Det var Eine Moberg som framförde förfrågan. I samma andetag lovade han och Bengt Johnsson att stå som tekniska ledare.

Det blev en utmaning för klubben med tjugotalet medlemmar som aldrig tidigare hade grejat till en tävling av något slag, och nu plötsligt en så viktig

tävling som kunde ge de främsta biljetter till UT, Nm och VM... Glada tillrop kom från Lennart Johansson i Mellösa. SMU i Nysund/Rudskoga lovade ställa upp med folk och annat.

Markfrågan... Hur ska den kunna lösas? Det finns några större gårdar i Nysund/Rudskoga. Frågan gick till Stig Larsson, arrendator på Sunds gård, och han ställde sej positivt, bara det passade in på skörden...

Allt samverkade till att frågan förflyttades åt ett 'ja', så ÅMFK lovade ställa upp.

— Då måste vi ha fram ett klubbmärke, och kunna presentera det i samband med tävlingarna, framhöll en av klubbens medlemmar, och kläckte idén: en humla — den kan ju inte, ska inte, enligt alla beräkningar kunna flyga, men den vet inte om det, så den flyger i alla fall. Klubbmärket blev till med hjälp av tecknare Nisse Wall i Kristinehamn.

Tidningarna hängde med och pytsade ut små notiser och det gällde ju att hitta material för PR-sidan, och det var inte svårt, för det var spännande dagar 'före': Hemma-seger i premiärtävlingen? VM-flygarna gör upp om platserna i Åtorp... 35 deltagare tänkte komma men av olika anled-

ningar ställde 27 upp och alla utom en genomförde tävlingen.

UNDER

Banor, tävlingssekretariat, korvkiosken och allt annat var på plats. På fredagskvällen anlände de första tävlande till Åtorp med barn och blomma, flygplan och näpna hundar. Missionskyrkan i Åtorp blev 'flygcentrum' för nära dar.

Vädret! Inget vi kan göra nå't åt... Efter första starten på speeden fick tävlingen skjutas upp. SKAGERNTRÄFFEN blev 'ömsom vind och ömsom vatten' för att nu nästan citera ett känt uttalande. Andra tävlingsdagen bjöd på hård vind med linbrott bla som följd. Inget regn förrän över prisutdelningen...

Det skulle visa sej att hemmaföraren Bengt Johnsson ställde till med förtret för de övriga, då han flög speeden mycket snabbt, inte bara första omgången utan under hela tävlingen. Sämre gick det för Bengt i termiken så redan från början parkerad Bengt 'Blibben' Johansson sej överst i resultatlistan.

När andra omgången startade visade ännu en hemmaförare att han ville vara med i toppen: Börje Luthman gjorde fyra snabba rundor på speedbanan. Aulis säker igen och se dök Bo Nylund upp med en snabb tid

Några Oldtimer-flygare: t h Sven Rågvall och nedan t v Einar Håkansson vevar och P A Holmberg slår diesel. T h Sofia Wivardsson.

Att få flyga på Axvalla hed är nog så historiskt. Svenska Arméns flygskolan började sin verksamhet där 1912. Det är inte därför "Oldtimer-Sällskapet" förlägger många av sina tävlingar där, utan för att "Axvalla fff" (friflyg team) så helhjärtat ställer upp med arrangemangen.

Det blev ett sorts 30-års jubileum i år då modeller konstruerade så sent som 1953 fick vara med. Det finns en hel del modellflygplan kvar från den perioden, så gamla modellflygare behöver bara damma av sina trunker och se vilka klenoder de kan ta fram och flyga med! Så gjorde tex Lennart Johansson från Skövde, som kom ut på lördagskvällen med ett par modeller han byggde på 50-talet. Sedan han trimmat lite vågade han ställa upp i tävlingen med sin "Sappo" i S1 och en finsk konstruktion i S2. Rolf Holm från Solna hade med sig ett par 40-talare, en F-modell med äkta "Komet-motor" i nosen och en stor segelmodell av typisk svensk konstruktion — diamondkropp med "hus och kabin". Äldsta modellen var Sv en Rågvalls S3:a från 1943, en modell som varit på rymmen i 20 år, men som Sven fått tillbaka och nu reparerat upp.

I övrigt var modellerna nybyggna efter gamla ritningar, variationsrikedom är stor, allt ifrån stavmodeller till de mest eleganta strömlinjeformade kropparna och hjulkåporna. Gummimotormodellerna fick inte vara yngre än från 1942 och bakåt. Huvudklassen är "D" — dvs Wakefieldmodeller av den gamla sorten med stor kroppssektion och mängder av gummisnodd. På försök togs en extraklass för Wakefields fram till 1953 med, nu kom bara en modell till start, C.J.Eiroffs "Wizard" efter en engelsk ritning. Örjan Gahm hade med sig ett par svenska modeller en "Landegren Spec." och en "Stark", men han hade problem vid trimningen och skadade modellerna.

På lördagen flögs två omgångar innan skymningen föll. Wakefieldmodellerna måste markstartas, medan de andra fick släppas ur handen. Nisse Gustavsson tog ledningen i huvudklassen sedan han haft diverse brott på både fena och vinge på sin "Korda-37". De



Oldtimer SM 1983

senaste årens vinnare Einar Håkansson flög med tre modeller men sprängde motorn på sin "Korda-39" och tyckte att de två andra "GB3" och "Ellilä" inte gick riktigt bra.

Man behöver inte vara gammal grånad modellflygare för att delta i "Oldtimer" — se bara på Sofia Wivardsson, som följer pappa Gunnar i spåren! Hon flög en fint byggd modell i klass B2 "Cloud Chaser".

Söndagsmorgonen regnade det! Men sedan den återståen-

de starten uppskjutits halvtimman kunde vi flyga färdigt i uppehålls-men turbulent väder. Nisse Gustavsson väntade i det längsta med sin återstående start i D-klassen. Det ljusnade alltmer och så satsade Nisse med lite extravarv på gummimotorn. Det blev lite för mycket, när sen en vindstöt tog tag i vingen, vräktes modellen hårt i backen! Då Sten Persson gjorde en måttlig flygning med sin "New Yorker IV" — konstruerad av Frank

Zaic — kunde Einar Håkansson "defilera" i sina flygningar. Visserligen gick "Ellilä"-modellen lite sämre än vanligt, men den nya "GB3" fick fin höjd och bra luft efter en haksbrytande lågsniff under första varvet.

Efter prisutdelning följdes nästan hela skaran åt upp till Alleberg, där vi sökte återfinna platserna från pionjärtiden på 40-talet.

Se det var en riktig "Oldtimer-helg"! SOL





Hur ordnar man bra kontakt med kommunen?



— Vi får hela kurskostnaden å ersättning för förlorad arbetsinkomst den här kursveckan av kommunen, åsså har vi gratis hyra å lyse å värme i bygglokalen.

— I våran kommun ska man vara relischös eller nykterist eller fotbollsspelare för å få nåra pengar av kommunen — tror jag!

— Kommunen betalar kursavgiften, men vi får inga bidrag till första veckans förlust på lönen, då vi en på kurser. Så får vi sexton å femti per skalle i hyresbidrag för dom som e under tjuvfem år å använder bygglokalen.

Kontaktproblem?

Så låter det ofta, när deltagarna i SMFFs kurser för blivande klubbledare jämför sin ekonomiska förutsättningar och det blir tal om hur man får hjälp från kommunens fritidsförvaltning.

Det är också ganska vanligt att man inte så noga vet hur kommunens bidragsbestämmelser ser ut. Någon annan i klubben vet och håller kontakterna med fritidsförvaltningen. Ibland har man för sig att det är bara golfklubbar och fritidsbåtföreningar som får någon hjälp med pengar till sina anläggningar.

Eftersom reglerna för kommunalt stöd till föreningslivet och ungdomsverksamhet fortfarande trots den likriktande sammanslagningen av små kommuner till större är ganska olika på skilda ställen, är det inte så lätt för kursledningen att ge några ordentliga råd till klubbarna.

Det finns tre huvudtyper av bidrag till modellflygande föreningar:

- Lokalt aktivitetsstöd.
- Ordinarie bidrag till ungdomsföreningar i kommunen.
- Särskilda kommunala bi-

drag som måste upp till beslut i kommunstyrelse och fullmäktige.

A består av två delar, dels den statliga delen på 10–11 kronor per sammankomst, som betalas ut genom SMFF, dels också den kommunala delen på minst lika många kronor per sammankomst, som betalas ut från fritidsförvaltningen efter en lika enkel ansökan. Ju fler grupper av ungdomar klubben har igång, desto mer bidrag blir det. Villkoren för bidrag kan beställas från SMFF eller från fritidskontoret i kommunen.

B brukar vara knutet till hur många ungdomar klubben har. Man bidrager med visst antal kronor per medlem till hyra för lokaler upp till 50 eller 75% av hyran, man ger några kronor "per skalle" ospecificerat till verksamheten, man betalar större delen av kostnaderna för ledarutbildningen, vare sig den ordnas av klubben eller SMFF, man ger ofta en fast summa om året (3.000 kr till exempel) för att ungdomsinstruktörerna inte skall behöva betala all bensin och instruktionsmateriel ur egen ficka, medan de tar hand om klubbens blivande super-flygare.

Bestämmelserna för bidragen finns hos fritidsförvaltningen (och skall också finnas i varanda välordnad SMFF-klubb!) Några kommuner har gjort det enkelt för sig och ger inga bidrag av B-typ. I stället ger man 30–50 kronor för varje sammankomst under typ A som blivit godkänd för statligt bidrag genom tex SMFF.

C-typen av bidrag till arrende eller köp av flygfältmark, köp av gräsklippare, vältar, snöröjningsmaskiner, virke till klubbstuga och målarfärg och fönsterkitt, köp av vindstrutar och vindmätare, grus till tillfartsvägar och parkeringsplatser, resebidrag till klubbmedlemmar som skall åka till VM på andra sidan plånboken med mera, med mera.

Här behövs ordentliga ansökningar och kontakter med tjänstemän i kommunen och varför inte också med en och annan politiker i kommunstyrelse och fullmäktige. En klubb som inte alls utnyttjat bidrag av A-typ eller som redovisat bara tio–femton aktiviteter om året har svårt att bli tagen på allvar, när den vill resonera med kommunen om bidrag typ C. Kanske kan

klubben vinkla frågan så att man visar att det inte blivit någon ungdomsaktivitet tidigare därför att man saknat förutsättningar, men man blir bättre, om man får det sökta bidraget...

Det normala mönstret för kontakt mellan klubb och kommun är annars att en eller ett par ledande föreningsfunktionärer blir bekanta med tjänstemännen på fritidskontoret (eller motsvarande) i samband med att klubben utnyttjar ordinarie bidragsformer och annan föreningservice (hyra av sammanträdeslokaler, hyra av småfilmsprojektorer och videomaskiner, lån av högtalaranläggningar och avspärringsmateriel till publikdagar på fältet till exempel).

Genom denna kontaktkanal lär kommunen känna klubben, samtidigt som klubben drar nytta av kommunens resurser och får fäste med kontakter i andra kommunala instanser såsom skolkontor, hälsovårdsnämnd, gatukontor osv allt efter behov.

Det är också viktigt att klubben "syns" i den lokala tidningen, för den vägen går kontakterna inte minst till kommunens politiker. En rubrik över tre spalter "Modellflygning en dyr hobby" som förekom i en av Östersunds-tidningarna sista veckan i juli -83 kan ge fullständigt fel förutsättningar för kommunal behandling av ansökningar om bidrag till verksamheten för att nu inte tala om hur knepigt det kan bli att nå föräldrar till flygtokiga tonåringar med kompletterande information. En klubb som nämns ofta i tidningarna, kanske också ibland i lokalradion, kan rent av få ett bättre rykte än den förtjänar, men det är nu en annan historia...

Sammanfattningsvis: Ta noga reda på förutsättningarna för stöd i olika former.

Om det behövs, ändra varsamt på klubbens verksamhetsformer, så att det bättre passar in i systemet.

Ordna god kontakt med kommunens tjänstemän på fritidssektorn. Anlita ett par pålitliga och representativa människor i klubben.

Ordna kontakt med kommunens politiker.

Ordna kontakt med tidningar och ev. lokalradio så att föreningens verksamhet blir känd långt utanför medlemsgruppen. Det här tar säkert minst ett helt verksamhetsår, men vi som sköter modellflygföreningens planläggning ser ju betydligt längre fram än så?

Calle

De senaste åren har givit oss modellbyggare en ny generation lim: cyanoacrylat (Ca) — Hot Stuff, Zap, Super Jet m fl. Den här artikeln vill ge en enkel förklaring till vad Ca är, hur den fungerar och vilka fördelar det här nya limmet har.

CA?

Cyanoacrylat är ett enkomponentlim och behöver inte blandas med något annat medel. Det limmar nästan omedelbart vid rumstemperatur och den gjorda limfogen är starkare än materialet i övrigt.

HUR ARBETAR CA?

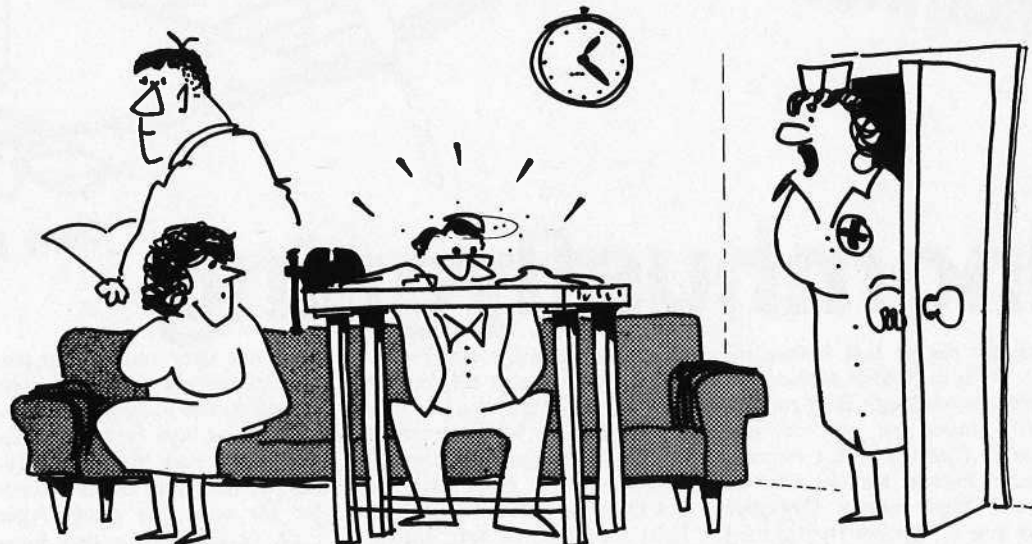
Generellt kan sägas att vanligt lim fyller ut hålrummet mellan två ytor och "sugs" in i materialet. Det blir till en homogen fog. Normalt tar det relativt lång tid för ett lim att torka eller härda. Detta sker genom att ett lösningsmedel ska avdunsta genom värme eller att en kemikalie tillsätts för att starta en reaktion — såsom med tvåkomponentlim, exempelvis Epoxy. Ca är beroende av limytorna. Eftersom man inte behöver tillsätta någon kemisk härdare behöver inte Ca någon tid för avdunstning eller tillskott av värme för att ge en stark limfog. Så snart delarna sätts samman med Ca startar en reaktion. Vid limning av balsa sker reaktionen så snabbt att man inte hinner foga samman delarna. Därför lägger man i stället samman delarna som skall sammanfogas och tömmer en droppe Ca på skarven.

VAD STARTAR REAKTIONEN?

Då cyanoacrylat är i sin flaska befinner det sig i ett slags mättnadstillstånd, vilket beror på överskott av en syra. Om nu syramolekylen neutraliseras, så ändras också mättnadsförhållandet. Denna förändring resulterar i att molekylerna bildligt talat hakar ihop sig och en homogen massa (limfog) uppstår.

Flytande Ca är således en blandning av limmolekyler och syramolekyler. Så snart som någonting — vanligtvis vatten — neutraliserar syramolekylen härdar "limmet".

En yta som exponeras i luften får omgående ett lager vattenmolekyler på sig. Vatten är som bekant en viktig del i vår



"DOKTORN TAR NU EMOT HERRN SOM LIMMAT FAST SINA HÄNDER I ARBETS BÄNKEN !!"

Cyanoacrylat

atmosfär och finns följaktligen på alla ytor som är i luft.

Då ett tunt lager pressas in mellan två ytor är luftfuktigheten på ytorna tillräcklig hög för att neutralisera syramolekylen och "härda" cyanoacrylatlimmet. Det är därför det går så bra att limma våta flak och lister.

SOM KARBORRAR!

Neutraliseringen av syralösningsmedlet startar en fasthållningsprocess mellan limmolekylerna. Dessa limkedjor har en otrolig förmåga att förankra sig i olika material.

Man kan ta karborrar som jämförelse. Man kan säga, att strukturen på ytorna har ett direkt samband med limfogens styrka. Nästan alla släta och rena ytor är idealiska för limning med Ca.

Till vad och var kan jag använda Ca? Vi kan välja på 2 slag av Ca. Det ena är baserat på metyl-Ca som är lämpligast för limning av hårda material, metall, glas m m. Det andra är ett etyl-baserat Ca, vilket är mer lämpat för limning av

mjukare material. Tack vare denna elasticitet går det mycket bra att limma gummi-band. De cyanoacrylatlimmer, som man kan köpa i vanlig handel är nästan uteslutande etylbaserade.

MÅNGA SORTERS CA

Varför finns det så många olika sorters Ca? Eftersom Ca till sin konstruktion är enkel så ställs ofta den frågan.

För det första så är dom lätta och bra för limning av de flesta material. Vid vissa sammanfogningar är de nödvändigt med ett mycket tunnflytande lim för att det skall tränga in och fästa släta ytor med bra passform. Om ytorna inte är släta behövs ett tjockare lim för att fylla ut håligheter och ge en stark limfog.

Det är en av anledningarna till den rika flora av tillverkare av cyanoacrylatlim.

Viskositetsskillnaderna är av stor betydelse vid tillverkningen och för limmets användningsområde. En annan orsak — om än lite subtil —

är att olika material har olika limningsegenskaper beroende på materialets ytstruktur, yt-hårdhet och ytspänning. Detta resulterar i en enorm variation av limningsegenskaperna.

Om Du varit missbelåten med ett märke, så ligger inte felet hos limmet, utan snarare brist på erfarenhet av limmets karaktär. Själv använder jag fyra olika sorter och täcker så in alla slag av limningar.

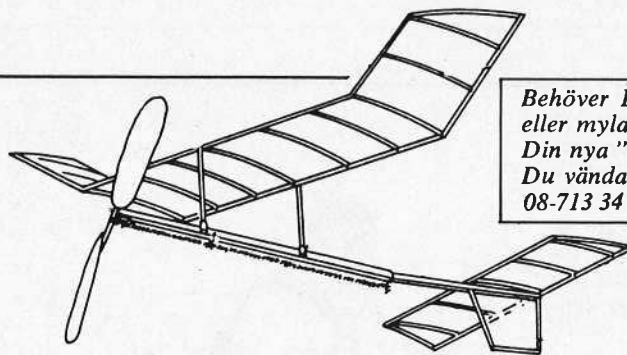
Kom ihåg att ju tunnare Ca-limmet är, desto jämnare måste skarvfogarna vara och för att vara säker kan Du fylla med mikro-ballonger.

CA — FÄRSKVARA!

Cyanoacrylatlimmerna har en begränsad hållbarhet — max ett år i kylskåp och betydligt kortare tid i rumstemperatur. Limmet bör med andra ord betraktas som en färskvara.

Jag hoppas, att Du nu har fått några av Dina frågor besvarade. Så limma på med Ca — det spar tid, vikt och blir starkt, men passa fingrar och ögon!

Nils Hollman



Behöver Du kondensorpapper eller mylarfilm (1,5 my) till Din nya "inomhusare" kan Du vända Dig till Sven Pontan 08-713 34 18.

Inomhusflygning

— den lättaste grenen!

Du har säkert lagt märke till att vi inom SMFF tävlar i en gren där vi flyger med modellerna under tak. Att det har många fördelar i vårt omväxlande klimat förstår väl de flesta. Ingen annan flygsport ger nog så mycket flygtid med så liten insats av tid, pengar och risker. Att den som aldrig förr sett en riktig inomhusmodell i luften alltid blir lika förvånad och knappt tror sina ögon, gör ju inte tjueningen mindre för den stolte bygga-

ren. Hur kan det då komma sig att inte fler modellflygare håller på med inomhusflyg? Framförallt två saker: 1) missuppfattningen att modellerna

är svåra att bygga och 2) problemet med att få tillgång till lämplig hall att flyga i.

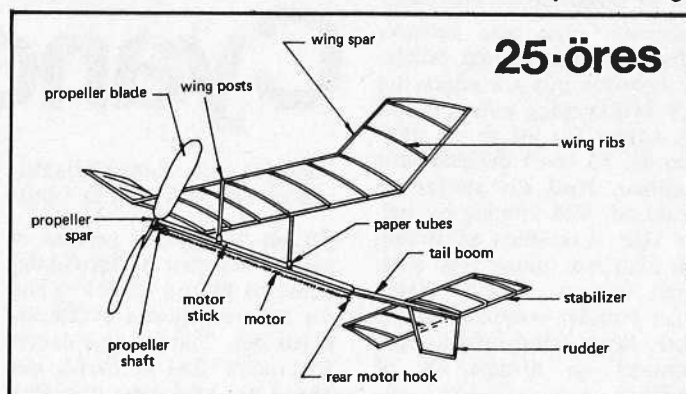
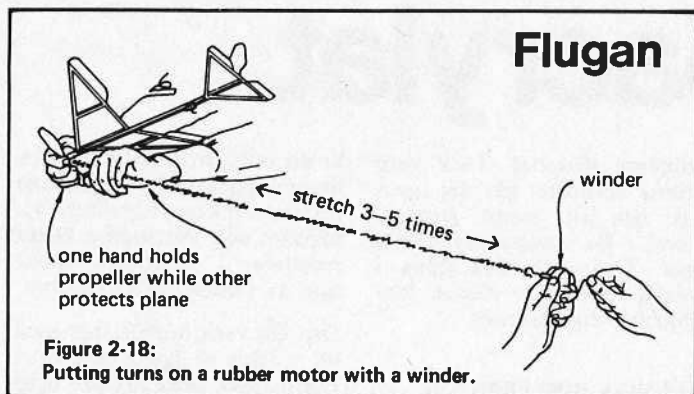
Modellerna är inte svårare än andra att bygga, bara lite annorlunda! Om man bara tar det lite stegvis klarar vem som helst med normal syn, fingerfärdighet och tålmod av att bygga t o m en microfilmklädd (=lackfilm-) F1D-modell. Den allra första man bygger blir nog inte så stark att den klarar sig utan en och annan reparation, innan man själv har lärt sig att hantera den. Ska man hålla sig precis på viktgränsen 1 gram får man vara väldigt snål på limmet! Men t o m VM har vunnits med modeller som vägt

betydligt över minimigränsen. Visserligen går även den mest hopplöst tillknycklade microfilmare att laga fortare än någon tror, men mesta behållningen med just dessa modeller får man när man flyger i de verkligt stora och höga hallarna. I våra vanliga gymnastiksalor med 7–8 m takhöjd har man tävlingsmässigt mycket roligare med mindre modeller, t ex Flugan, 25-öres, Peanut, handkastglistare och 35 cm.

För att få komma in och flyga i kommunens sporthall krävs en del planering i klubbregi. De flesta hallar är hårt inbokade av bollsporter hela vintern, men om klubben läm-

nar in en ansökan i tillräckligt god tid går det säkert att få några timmar varje månad. I många kommuner t o m helt gratis, men det kan krävas att man visar vilka slags modeller det är fråga om för vaktmästaren. Modellflyg väcker hos de flesta tankar om stora radiostyrda modeller, men här gäller det ju något helt annat!

Det första steget är att beställa hem ett antal av SMFF:s Flugan och ordna en egen liten klubbävling. Det är först när man kallar det för tävling, som det blir så spännande att det går att locka in nybörjare i verksamheten. Men för att inte överbetona själva tävlings-



P-15 — Lille Max Inomhus nybörjarmodell med gummimotor

Modellen är ett försök till att göra en inomhusmodell, som verkligen kan byggas och flygas av en nybörjare med mycket lite hjälp. Easy-B modellerna är absolut inte så "easy", utan snarare en klass där rätt erfarna modellflygare kan börja med inomhusflygning.

Lille Max har byggts i 25–30 ex av bla skolelever på mellanstadienivå och alla har fungerat hyggligt. Modellen kan med fördel användas som aptiväckare i början av säsongen så att man snabbt får något att flyga med.

□

BYGGNING AV MODELLEN

Vinge, stabbe och fena byggs av lister som skärs ur av ett 1,5 mm balsaflik. Till de böjda spryglarna används en mall av plywood, som har den rätta böjningen. Skär ett balsa-stycke i samma bredd som spryglarna, så får spryglarna den rätta längden vid utskärningen. Delarna sätts samman på en byggbräda. Lagg bredare lister som mall utanför de delar som ska byggas upp. Fram- och bakkant hålls fast med knappnålar — de får inte stickas genom listerna, se × på ritningen. Limma spryglarna med balsalim och låt allt torka innan delarna lossas

Till klädsel används tunt japanpapper eller silkepapper som fästs med förtunnat vitlim. Det kan sättas på ganska "löst", små skrynklor betyder inte så mycket för flygegenskaperna — bara *översidan* av bärplanen samt *höger* sida av fenen (sedd bakifrån) får klädas! Klädseln får inte spännas med vatten eller dope eller utsättas för fukt. Det är lättast att klä vingen i ett stycke innan den knäcks till V-form. Skär ett litet V-hack med rakblad i fram och bakkant innan listerna knäcks uppåt. Vingstöttorna tillverkas av två tändstickor eller av hård balsa, som slipas runda. De limmas fast på

vingen så att V-formen passar när de står lodrätt.

Kroppen göres av en 3×5 mm balsalist (ev. 2 st ihoplimmade 1,5 mm lister) med ett stycke 3×5 extra under framkroppen, där förstärker man med 1,5 mm flak på båda sidor. Det hela putsas så att plasthylan på propellern passar — propellern ska peka litet åt vänster. Propellerhylan får inte "vicka" på kroppslisten — inte heller ska den limmas fast.

Montering av delarna sker genom att man limmar fast stabbe och fena på bakkroppen, fenan ska sitta snett enl. ritn. Knappnålen som håller motorn baktill sätts fast och propellern samt gummimotor monteras innan man kan balansera av planet. Först därefter fastlimmas de två pappersrören (eller aluminium), så att tyngdpunk-

momentet bör alla som deltar få pris/diplom — eller också kan man lotta ut priserna!

Försök att ordna ett regelbundet återkommande evenemang och se till att lokaltidningen skriver om Er!

Några praktiska tips: skaffa följande prylar innan Ni sätter igång:

Wellpapp (som byggbrädor), tejp, knappnålar, cellulosalim, hobbyknivar, särspray, plåster (gardering!), balsafлак 1,5 mm medelhårt (för att tillverka nya lister ifall de i byggsatsen är för mjuka!).

Cyanoakrylatlim (Hotstuff, Zapp, Kicker och Debonder), bakpulver eller mikroglasskuler för utfyllnad av vingrot m m tillsammans med ca-lim, extra gummimotor 3×1 mm (finns på rulle!), stark sytråd för att knyta ihop nya motorer, tidtagarur, drill för att veva upp motorerna med, papper och penna för resultatrapportering, teleskopspö, ifall det finns hinder i taket, exvis öppna fackverksbalkar, gummiolja (dvs glycerin och grönsåpa värms ihop under omröring).

Om Ni i klubben ser till att först ordna en egen tävling inom klubben för att prova ut alla möjligheter och sen ser till att genom lokaltidningen bjuda in alla som vill prova modellflyg till en öppen tävling kan jag garantera, att Ni får några jobbiga men verkligt givande timmar. Med en planerad uppföljning finns det en mycket god chans att få många nya och intresserade medlemmar i klubben.

Sven Pontan

ten ligger ca 50 mm från framkanten på vingen. Rören kläms ihop lite så att vingstöterna går trögt, men de ska kunna justeras upp eller ned utan våld.

GUMMIMOTORN

Motorn — se mått på ritningen — smörjs med gummiolja (2/3 såpa + 1/3 glycerin ihopkokat) eller ricinolja, nu ska motorn dras upp och planet provflygas.

Uppdragning kan man klara med bara handen, men en drillborr med krok gör det hela lättare, då man dra upp till 1.000 varv! Prova först med att dra upp en motor så mycket att den till slut brister, då vet du hur många varv en motor tål! En medhjälpare håller i modellen genom att klämma till om propeller och framkropp. Motorn häktas loss från knappnå-



TILL BRÖLLOP MED FRACK HAR MAN ALLTID FLUGA!

Stoll.

FLUGAN CUP

Fler PREKerier...

SMFF:s PR och rekryteringskommitté ligger inte på latsidan. Med Flugeby-läget bakom sig lägger man nu fram nästa projekt: Flugan Cup. Flugan Cup skulle bli en s k posttävling, dvs alla tävlande genomför tävlingen på hemmaplan. Planer finns att genomföra tävlingen någon gång under oktober/november. PREK ber alla intresserade att ta del av förslaget till regler här intill och gärna komma med synpunkter. Kontakta gärna Sven Pontan, tfn 08-713 34 18 arb, 08-777 37 11 hem.

Låt oss alla medverka till att FLUGAN CUP blir en trevlig modellflygverklighet för oss alla — linflygare, friflygare och RC-styrare! Mer uppgifter om tävlings-idéen

kommer i nästa nummer av Modellflygnytt.

Flugan Cup körs i första hand som en posttävling i närmaste gymnastikhall.

Tävlingen är en lagtävling i första hand, där varje lag består av 3 juniorer och 1 senior (18 år och äldre).

Specialpris utdelas till bästa 7-åring, . . . 17-åring, bästa damlag, bästa skola, etc.

Specialpris också kanske till bästa lokalförening = 6 lag = 24 personer eller med andra ord ny bidragsberättigad klubb enligt landtingsbestämmelserna!

I ett längre perspektiv bör det gå att anordna länsvisa uttagningstävlingar och en stor riksfinal i Stockholm och då givetvis i form av en stor "modellfest" i Blå Hallen!

Modellregler:

1. Flugan original i byggsatsdimensioner.
2. Motor 3×1 mm, max slinglängd 40 cm odragen, ev helt fri?
3. Smörjning och drill tillåtet.

Lokalregler:

För att kunna jämföra flygtider någorlunda rättvist bör avdrag göras för högre hall och även möjliggöra flygning utomhus.

Kat I Höjd till 8 m K=1,0
Kat II Höjd 8-15 m K=0,75
Kat III Höjd 15-30 m K=0,50
Kat IV Högre än 30 m K=0,25

Flygregler:

Sex försök får göras och summan av de två bästa räknas ihop till lagresultatet. Kollision med annan modell eller person och startförsök under 10 sek ger ytterligare ett försök.

len, gummit sträcks ut 3-4 ggr normal längd och vevas upp till ca halva det önskade varvtalet, resten av uppdragningen sker medan du sakta går mot modellen och på så sätt kortar av motorn till normal längd, när den är tillräckligt uppdragen. Nu måste man nypa till ordentligt om den uppdragna motorn som häktas av från uppdragningskroken. Den fria änden snor upp sig och bildar en liten ögla som försiktigt anbringas på knappnålen.

FLYGNING

Modellen är nu klar för sitt luftdop — den släpps i vågrät ställning, nosen ska varken riktas uppåt eller nedåt, man ska inte heller kasta iväg eller springa med modellen. Den första provflygningen kan göras med ca 200 varv på gumminodden. Modellen flyger

nu — förhoppningsvis — i små vänstercirklar utan att tappa höjd.

Dyker planet ska man höja vingens framkant (eller sänka bakkanten) — prova med ca 1 mm i taget — med hjälp av vingstöterna i rören.

"Stallar" (stålar) modellen dvs går i hackflykt, göres det motsatta (Bakkant upp — eller framkant ner). Prova nu med 200 varv igen. Flyger den nu fint ökas uppdragningen med ca 100-150 varv åt gången, medan man gör små justeringar. Ideala är att modellen vid fullt uppdragning motor stiger nästan upp till taket, håller sig där en stund, tappar höjd och landar med propellern roterande, men med bara några varv kvar.

Trimning genom att ändra på motorn kan också vara nöd-

vändig. En längre motor gör modellen tyngre, så den stiger långsammare, — den tål också fler varv. Även motortjockleken kan varieras — men kom ihåg: en kort, tjock motor ger snabbt stig, men kort varaktighet, medan en lång tunn motor ger svagt stig men lång motortid. Experimentera med detta — det är det som gör det roligt att flyga.

Modellen kan i en vanlig gymnastiksal fås att flyga över 1 minut — några tom 1 1/2. Ju lättare den är (4-5 g är vanligt) desto bättre flygtider. Monterar man en större och lättare träpropeller i stället för plastpropeller får man mycket bättre flygtider — men då är man inne på nästa steg som inomhusflygare!

Lycka till!
E.K./SOL

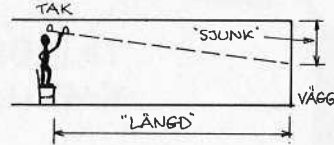


Hallå igen killar och tjejer!

Hur gick det med tändsticksplanet i förra hörnan? Det gäller att hitta lagom tjockt papper till vingarna och att använda så lite lim som möjligt. En kille som heter Freddy från Skinnskatteberg har skrivit om några tändsticksplan han har gjort. Bl a en dubbeldäckare som verkar gå bra. Du Freddy undrar vad glidtal är som jag skrev om. (Jag hade fått glidtal 1:3,6 som bäst.) Jo, så här kan man mäta glidtalet.

Jag klev upp på en stol, höll planet så det snuddade vid taket och släppte det. När jag lyckats trimma planet så det gled bra rakt fram märkte jag ut det ställe där planet krockade med motsatta väggen. Med måttband mätte jag dels hur långt planet glidit och

dels hur mycket det sjunkit under flygningen.



Glidtalet är helt enkelt förhållandet mellan "sjunket" och "längden". Tex 100 cm/360 cm = 1:3,6. Ju mindre planet sjunker desto bättre är det. Tändsticksplan glider faktiskt ganska dåligt i jämförelse med större plan. Det beror på att luften blir så tjock i förhållande till det pyttelilla planet. Ungefär som en barkbåt stannar nästan med en gång om man puttar till den fast en roddbåt glider en lång bit, även om de hade samma fart från början.

Den här gången skall vi bygga en sorts plan som kallas "swinglineplan". De var populära för 25—30 år sedan, men har sen nästan försvunnit. Dom är mycket enkla och billiga (det kanske var därför de försvann). Man snurrar planet runt i en lina, ungefär som linflyg fast man där har höjdroder och motor.

Planen kan se ut nästan hur som helst. Det är bara två saker man skall tänka på.

1. När planet hänger i linan, som fästes i vingen, skall nosen hänga svagt neråt. Man brukar få sätta en liten vikt i nosen.

2. Vingen och stabilisatorn skall vara parallella, inte som på andra plan att vingen pekar lite uppåt i förhållande till stabben.

Bäst är om man väljer ett reaflygplan som förebild. De har ju ingen propeller. Kroppen skär man ut ur ungefär 5 mm balsa, medan vingen, stabben och fenan klippis ur hård papp.

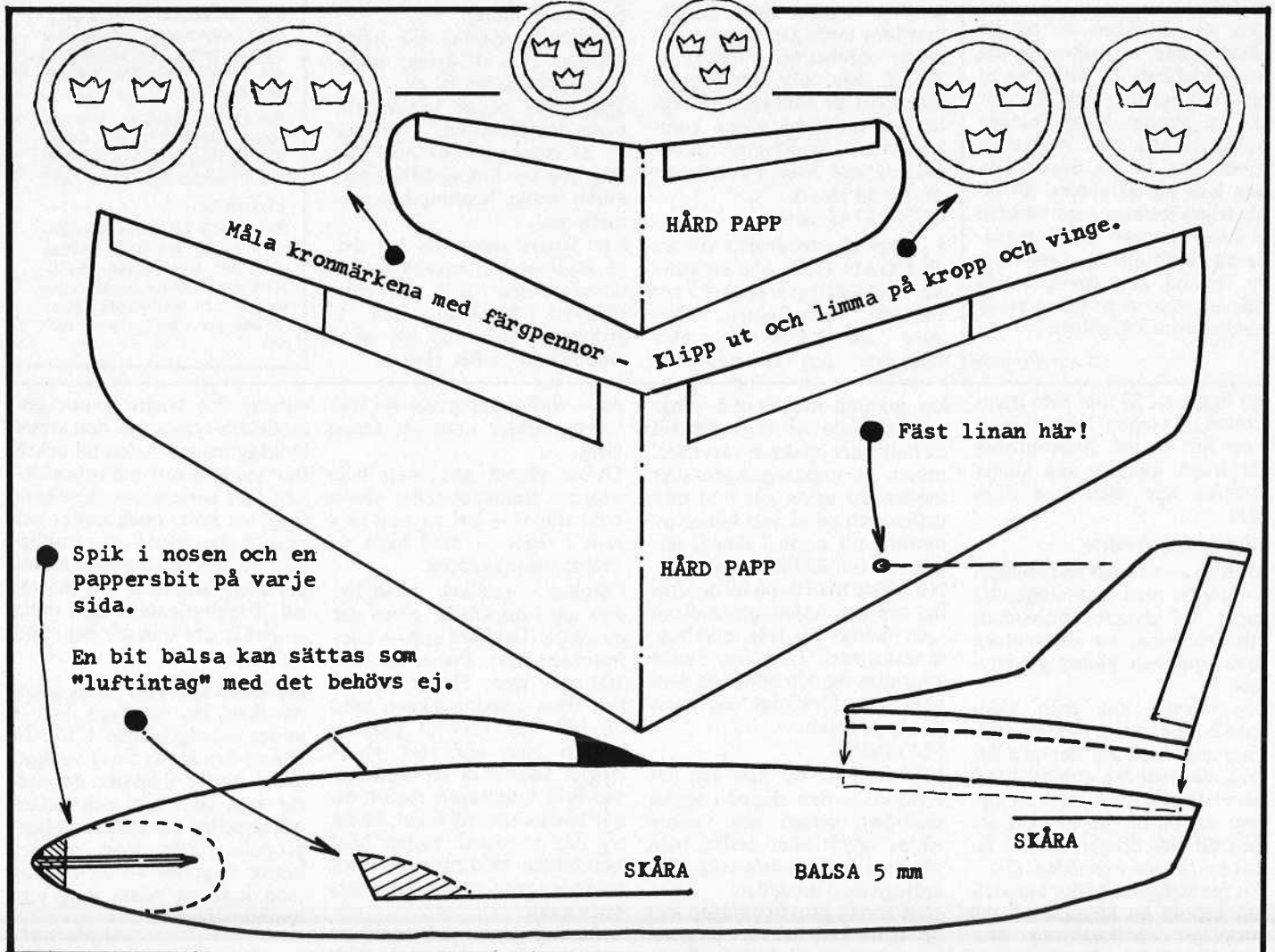
Här ett exempel på swinglineplan: A-32 Lansen. Skär kroppen ur 5 mm balsa. Gör skårar för vingar, stabbe och fena. Klipp dessa ur hård papp. Limma ihop delarna. Limma ordentligt fast en vikt i nosen ex en spik så att nosen hänger svagt neråt när planet hänger i linan.

Måla planet aluminiumgrått eller camoflagegrönt. Måla krommärkena med färgpenna, gula kronor på blå botten, gul kant. Limma de stora på över- och undersidan av vingen och de små på kroppen. Rita roder med svart penna. Borra ett litet hål längst ut i en pinne ca en meter lång och dra linan igenom hålet. Då kan du hålla linan med ena handen och släppa ut eller dra in linan medan du snurrar med pinnen i andra handen.

Till nästa gång kan du leta fram några gamla Fluganpropellrar som du säkert har liggande i nåt hörn. Dom kommer att behövas.

Vi hörs!

Bagge





Meddelanden från Förbundet

Material till "mitt"-sidorna insändes alltid direkt till SMFF:s exp, Box 10022, 60010 Norrköping.

QUARTER MIDGET FYLON 11/6 1983

Växjö RC klubb G114 (13 delt)

1. B Magnusson	E135	31
2. P Holmgren	H096	28
3. I Larsson	H096	27
4. A Thorsen	A028	26
5. L Karlsson	A028	25
6. H Pettersson	A028	21
7. H Larsson	A028	20
8. D Ebbesson	N031	18
9. B Ragnarsson	G114	15
10. H-O Karlsson	N031	12

F3B TERMIK ÖLANDA 11/6 1983

Herrljunga MFK P184 (30 delt)

1. L Strannegård	P071	
2. U Blomdahl	J P184	
3. R-E Blomdahl	P184	
4. T Carlsson	R146	
5. G Carlsson	R146	
6. H Åkermark	R159	
7. L Blomdahl	P184	
8. R Lundvall	P184	
9. H Åslund	J P184	
10. O Persson		

NATTÄVLINGEN 11/6 1983

MFF Skvadern Sundsvall Y058

77 cm

1. M Holmbom	Y058	404
2. R Sundin	Y058	381
3. A Åsell	Y058	299
4. G Nilsson	Z052	258
5. F Eriksson	B256	233
6. E Norén	Y058	186
7. P Andersson	Y058	78
8. M Dahlin	Y058	65

Al jun y

1. F Findahl	U284	500
2. F Brorsson	Y100	447
3. P Blomqvist	B290	438
4. T Säfström	C092	433
5. N Svanemar	Y100	278
6. A Boman	Y100	230

Al jun ä (18 delt)

1. M Kjellsson	Y105	584
2. K Holm	B256	571
3. P Findahl	U284	565
4. M Dahlin	Y058	550
5. U Månsson	Y108	535
6. S Lundqvist	Y105	530
7. K Lyhnakis	B256	496
8. J Solvander	Y105	487
9. N Martin	Y108	486
10. H Nyberg	Y108	469

Al sen (11 delt)

1. L Pekkala	Y105	710
2. G Holm	B256	681
3. S Brorsson	Y100	667
4. B Söderblom	Y105	627
5. S Lindell	Y108	578
6. S Burland	Y105	576
7. P Pettersson	C092	516
8. B Larsson	Y108	486
9. H Green	Z052	483
10. U Leijstrand	Y058	364

FIA jun (15 delt)

1. J Ekeroot	Z052	863
2. P Persson	U284	843
3. P Findahl	U284	833
4. A Larsson	Y100	690
5. K Wiklund	Y100	615
6. P Bergman	Y100	614
7. P Gustavsson	C092	601
8. M Dahlin	Y058	572
9. L Karlsson	C092	568
10. N Martin	Y108	463

FIA sen (22 delt)

1. B Jansson	E140	868
2. P Johansson	E140	864
3. G Holm	B256	859
4. B Wendel	U284	857
5. A Persson	M010	849
6. K-Å Jonsson	Z052	848
7. L Ericsson	Y100	822
8. J Boman	Y100	793
9. L Findahl	U284	769
10. H Sundberg	C092	764

NILS HOLGERSSON CUP 11/6 1983

Willie RKF M338

F3F (16 delt)

1. J Carlsson	M008	5000
2. M Persson	J M015	4778
3. P Blomdahl	M336	4760
4. N Thulander	M338	4747
5. H-O Johansson	M338	4591
6. J Knudsen	M130	4566

7. B Hallin	M015	4493
8. R Berglund	M130	4490
9. L Olsson	M015	4360
10. M Andersson	J M130	4337

AKM SOMMARNÖJE FÖR FRIFLYGARE 12/6 1983 PÅ RIPA

AKM, MFS, Malmö M010

Al

1. L Larsson	P186	600
2. M Jönsson	J M331	536

F1A

1. L Larsson	P186	804
2. J Andersson	M010	750
3. J Pettersson	M010	573
4. T E Jönsson	M331	476
5. A Friberg	M134	408

F1B

1. L Flodström	O024	779
2. L Hansson	M010	770
3. K Andersson	M010	638
4. M Bogdanoff	M331	613

GALAX OPEN 18-19/6 1983

MFK Galax Huddinge A006

Speed (enl K-P regler)

1. N Björk	B256	255,8
2. O Kjellberg	B256	243,5
3. H Öhlund	O024	
4. O Kjellberg	B256	
5. G Fällgren	D103	

Team-racing B

1. S Pontan	A006	7.29,2
2. B Winkler	B039	10.50,0
3. G Fällgren	D103	
4. B-O Samuelsson	A006	

Good-Year

1. R Carlsson	B256	9.57,0
2. M Höög	B039	10.24,4
3. P Bengtsar	J P036	10.28,9
4. S Hovmark	B081	
5. I Larsson	P036	
6. K Axtilius	A006	
7. P Busch	J B039	

Team-racing int F2C

1. H Andersson	A006	8.17,2
S Pontan		
2. B Winkler	B039	8.48,7
M Höög		
3. R Carlsson	B256	10.43,7
G Bengtsar		
4. K Axtilius	A006	
B-O Samuelsson		
5. D Jonsson	P036	
I Larsson		
6. G Härne	B256	
J Gustavsson		

DM FRIFLYG ÖSTERGÖTLAND 22/6 1983

F13 Norrköping

Al jun		
1. J Söderlund	E140	550
2. M Bagge	E021	328
3. M Bagge	E021	49

Al sen

1. B Pettersson	E140	494
2. L Söderlund	E140	477
3. J Bagge	E021	351

F1A jun

1. J Pettersson	E140	821
2. J Söderlund	E140	653
3. M Bagge	E021	572

F1A sen

1. B Hallgren	E021	900
2. B Jansson	E140	896
3. T Rehnström	E021	885
4. P Johansson	E140	861
5. B Pettersson	E140	147
6. L Söderlund	E140	51

F1B sen

1. C Högberg	E140	720
2. P Johansson	E140	603
3. G Åberg	E021	100

RKF GRIPENS SKALAFLYGTÄVLING 2-3/7 1983 L132

Populärskala

1. K Olsson	M008	
2. K-E Månsson	L132	
3. R Gustavsson	M015	
4. A Brorsson	N002	
5. L Olsson	M008	
6. J Johansson	N170	

1/4 skala

1. T Christiansson	L132	
2. M Kesselmark	H097	
3. L-B Björkegren	H096	
4. I Larsson	H096	
5. C Persson	N002	
6. P Nilsson	L132	

Stand off skala (12 delt)

1. B Gunnarsson	L132	
2. B Ragnarsson	G114	
3. K Lennä	N002	
4. B Nilsson	L132	
5. T Nilsson	L132	
6. E Strömquist	L132	
7. L-B Björkegren	H096	
8. T Christiansson	L132	
9. B Norman	M341	
10. A Björkman	H096	

GRÄNSCUPEN F3A 2-3-4/7 1983

Tidaholms MFK R148 (30 delt)

1. N-Ö Bossum	Norge	1851
2. B Kjellgren	R148	1739
3. K Holm	P076	1714
4. S Persson	F087	1618
5. E Totland	E046	1610
6. B Liberg	Norge	1563
7. T Jemtgaard	Norge	1558
8. P Christensen	Danmark	1423
9. J Svösvö	Danmark	1411
10. I Gustafsson	R148	1399

EM LINFLYG HOLLAND 13-17/7 1983

F2A Speed (32 delt)

1. J Mult	H	282,1
2. S Szegedi	H	276,9
3. Y Pisarchuk	CCCP	272,7
15. N Björk	S	252,6
28. H Öhlund	S	221,5

Lag F2A (12 nationer)

1. Ungern	826,6
2. Bulgarien	788,8
3. Italien	770,1
10. Sverige	474,1

F2B Stunt (39 delt)

1. S Cech	CSSR	5598
2. J Skrabalek	CSSR	5528
3. G Sbragia	I	5434
4. O Andersson	S	5400
25. Å Nyström	S	2488
28. J Rasmussen	S	2446

Lag F2B (16 nationer)

1. CSSR	16.544
2. Italien	16.120
3. England	15.565
5. Sverige	15.114

F2C Team race (38 lag)

1. Kuznetsov	CCCP	6.55,8
Kramarenko		
2. F Rossi	I	7.01,4
A Rossi		
3. S Smith	GB	7.22,3
C Brown		
17. B-O Samuelsson	S	
K Axtilius		
28. S Hovmark	S	
A Appring		
36. S Pontan	S	
H Andersson		

Lag F2C (9 nationer)

1. Holland	10.50,3
2. Sovjet	11.09,3
3. Italien	11.28,4
8. Sverige	

F2D Combat (35 deltagare)

1. Beliaev	CCCP	
2. Titov	CCCP	
3. Dissler	CH	
9. L Göransson	S	
17. P Stjärnesund	S	
17. H Östman	S	

Lag F2D (11 nationer)

1. Sovjet		
2. Schweiz		
3. Frankrike		
6. Sverige		

Populärskala

1. K Olsson	M008	
2. K-E Månsson	L132	
3. R Gustavsson	M015	
4. A Brorsson	N002	
5. L Olsson	M008	
6. J Johansson	N170	

NM F3A 15-16/7 1983 Norge

F3A sen (20 delt)

1. K Holm	S	2525
2. N Ö Bossum	N	2503
3. E Totland	N	2271
4. S Persson	S	2167

5. B Liberg	N	2072
6. I Gustavsson	S	2061
7. E Toft	DK	2049
8. P Andreasen	DK	1977
9. Y Lindholm	S	1857
10. P Christensen	DK	1845

F3A jun

1. M Lundberg	S	1834
2. T Vallas	SF	1645
3. G Thommassen	N	1464
4. L Johansson	S	1404
5. T Kippo	SF	1213
6. T Andresen	N	1190

Lag

1. Norge	6846
2. Sverige	6546
3. Danmark	5871
4. Finland	3260

HÖKATERMIKEN 16-17/7 1983

Hökaklubben Halmstad N002

F3B-termik (16 delt)

1. J Knudsen	M130	1715
2. R-E Blomdahl	P184	1709
3. L Blomdahl	P184	1674
4. L Olsson	N002	1582
5. C Rydén	P184	1542
6. L Olsson	M015	1485
7. K Johansson	J P184	1430
8. M Knudsen	J M130	1372
9. N-Å Johansson	P184	1363
10. C Svensson	N002	1356

EL-FLYG "EUROPA-MEETING" 24/7 1983

Björnstorp/GENARP

MFK Starflyers Spånga A301

F3E FAI (27 delt)

1. R Freudenthaler	A	1097
2. N Hybnr	D	1079
3. E Töpfer	D	1072
4. J Graf	D	1036
5. R Robbrecht	D	1009
6. H Nagel	D	995
7. C Binder	D	981
8. J David	D	979
9. W Schultz	D	954
10. F Bremer	NL	953

Nordic (19 delt)

1. R Freudenthaler	A	1046
2. H-I Sommeraner	CH	993
3. E Töpfer	D	991
4. V Keck	D	964
5. F Geist	D	938
6. R Ruysink	NL	913
7. C Tollet	A301	898
8. K-G Viberg	B272	881
9. H-D Levin	D	879
10. L Retzbach	D	829

UNBYN CUP F3B-N

MFK Jupiter Luleå BDO41 (24 delt)

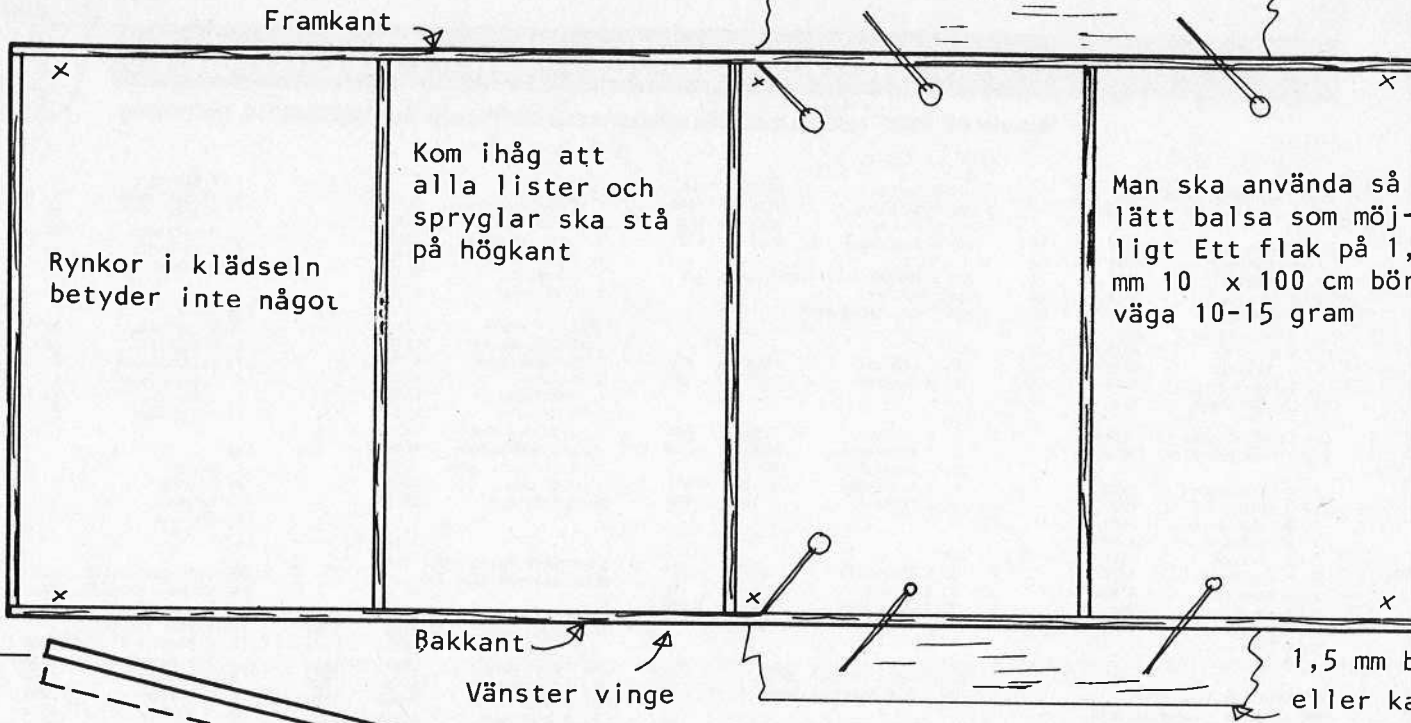
1. L Pekkala	Y105	5999
2. B Lindgren	BD123	5560
3. M Slunge	BDO41	5393
4. R Lidblom	Y108	5231
5. J Viklands	BDO41	5124
6. P-A Eriksson	BDO41	4971
7. L Nilsson	BD123	4913
8. C Ulvestaf	BDO41	4612
9. A Askenryd	BDO41	4446
10. R Westbom	BDO41	4368

SKALA WEST 30-31/7 1983

Lidköpings MFK R011

F4 Stand off skala (14 delt)

1. M Karlsson	S236	3660,25
2. L Helmbro	F080	3474,6
3. P-L Möllborn	F080	2773,5
4. A Engman	R011	2703,6
5. S Fredriksson	P080	2677,2



Rynkor i klädseln betyder inte något

Kom ihåg att alla lister och spryglar ska stå på högkant

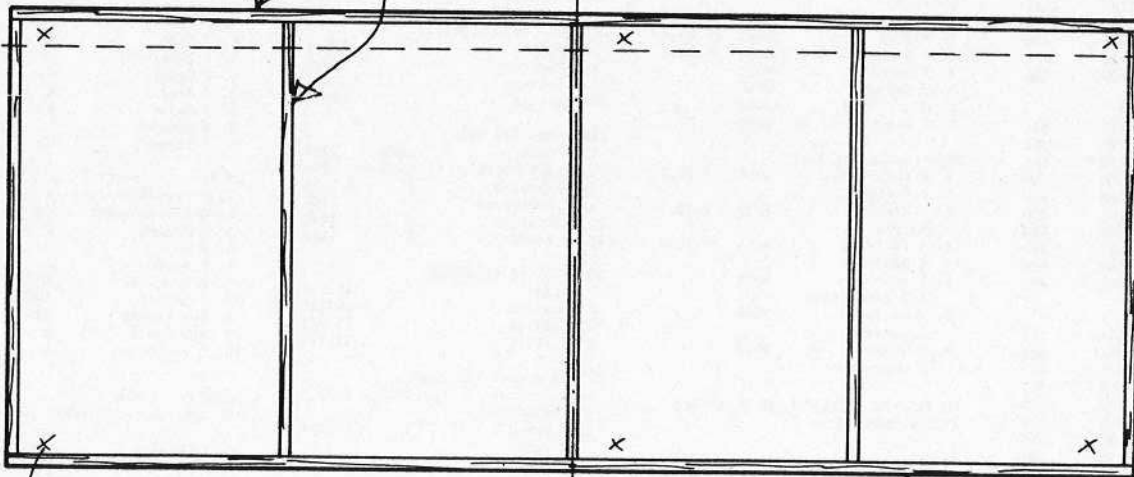
Man ska använda så lätt balsa som möjligt Ett flak på 1, mm 10 x 100 cm bör väga 10-15 gram

45 mm

Wash-in
Bakkanten har mindre V-form än framkanten

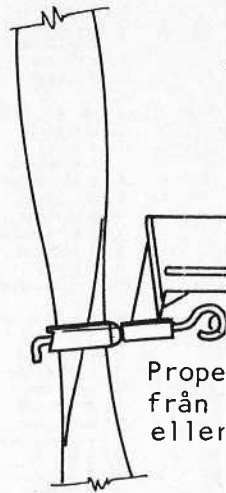
▶ INDOOR IS

1,5 x 1,5 mm balsa



x = Placering av knappnålar

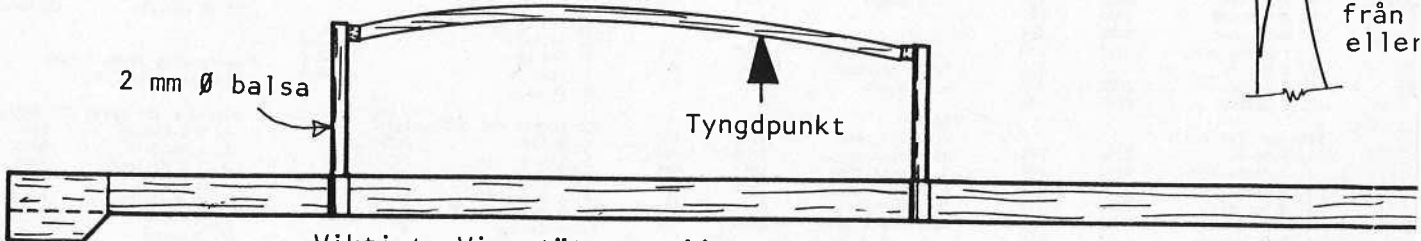
Stabilisator



Prope från eller

2 mm Ø balsa

Tyngdpunkt



Viktigt: Vingstöttorna limmas inte fast, men de ska gå trögt i rören.

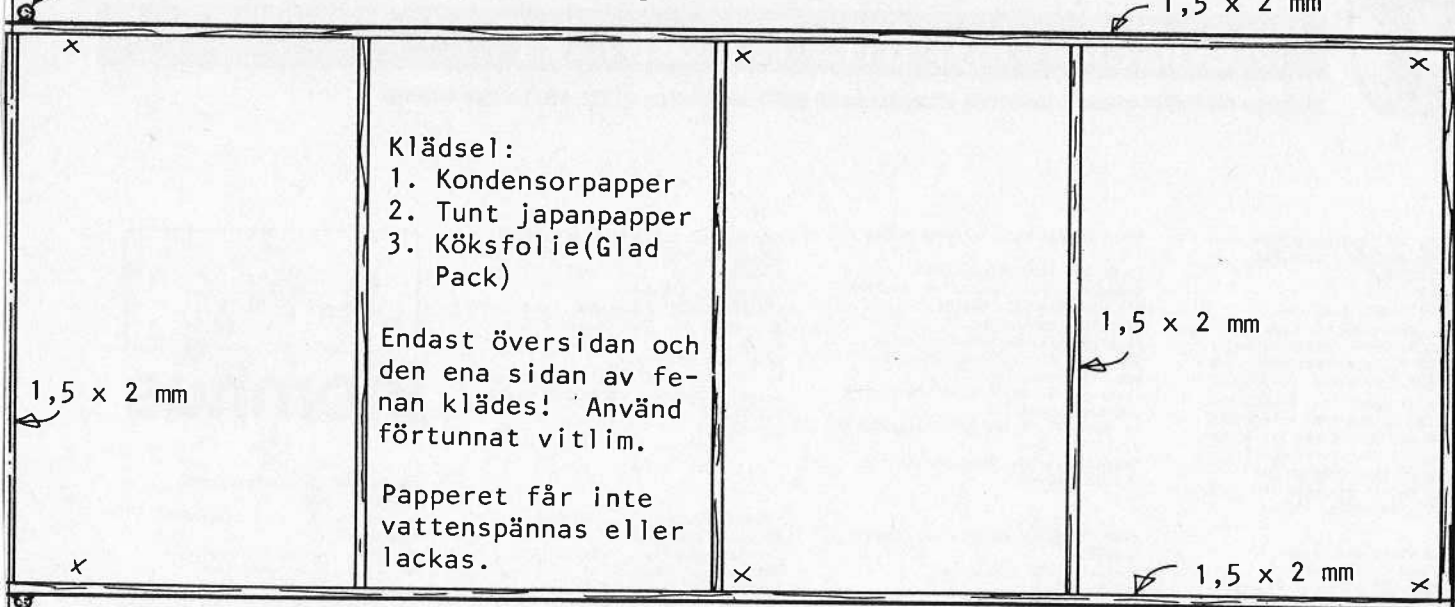
Sidovy

Vänstervridning

2 mm Ø alu-rör eller pappersrör, (som man gör själv).

Sedd uppif

Vingstöttorna sitter en aning förskjutna från mitten



Klädsel:

- 1. Kondensorpapper
- 2. Tunt japanpapper
- 3. Köksfolie (Glad Pack)

Endast översidan och den ena sidan av fenan klädes! Använd förtunnat vitlim.

Papperet får inte vattenspannas eller lackas.

Isa tong

Höger vinge

Beautiful

form dd bakifrån

Sprygel

Spryglar

Skär här!

Stab.sprygel

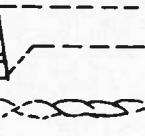
Mallen flyttas 2 mm efter varje snitt - använd rakblad.

Mall till ving-och stab.spryglar av 1 mm plywood

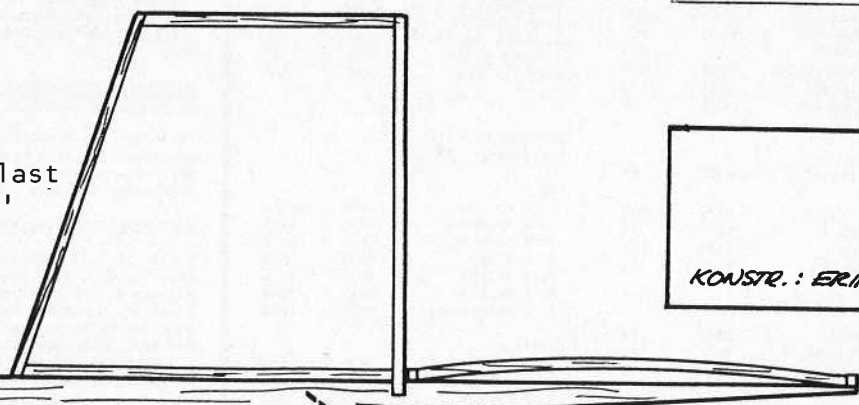
1,5 mm balsaf-lak

1 - 1,5 mm varvid stöttorna ger wash in i vänster vinge

Fena: 1,5 x 1,5 mm



eller 140 mm plast "Sleek Streak" "Flugan"

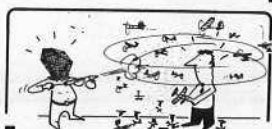


Knappnål el. likn.

Fenan skall sitta snett!

Motor: 2 strängar 1,5 mm motorgummi (en ring), ca 25-30 cm lång.

P-15
 KONSTR.: ERIK KNUDSEN, SKIERN 1982





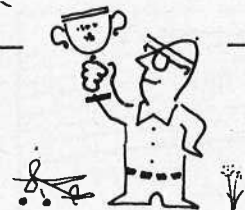
Meddelanden från Förbundet

Material till "mitt"-sidorna insändes alltid direkt till SMFF:s exp, Box 10022, 600 10 Norrköping.

SM FRIFLYG 1983 FAI-KLASSERNA
GRENSTYRELSEN/LARS-G OLOFSSON,
83-09-17-18 0830

Revingehed
FIA, FIB, FIC jun o sen, Lag
60:- sen, 30:- jun, 60:- lag
Sista ann 83-09-09 (poststämplat)
Pg 4412460-0, Lars-G Olofsson, Box
8044, 42108 V Frölunda, 031/493055
Varje period delas in i 3 omgångar,
45 min FIA, 45 min FIB, 45 min FIC
o FIA jun och 30 min för att komma
i ordning för nästa period, fika o
flyttning av startgrupp m m.
På lördag körs 4 perioder med prel
start 0900, genomgång 0830.

På söndag flygs resterande 3
perioder och ev fly-off.
Om nu något går alldeles åt pipan,
så kommer FIA att flygas på lördag
och resten på söndag. Enligt UT-sy-
stemet. Men då blir det bara 5
starter.



F3A-TÄVLING 28/5 1983
Värgårda RFK P180 (13 delt)

1. K Holm	P076	3282
2. I Gustafsson	R148	3142
3. K-Å Björklund	P180	3079
4. S Persson	F087	2938
5. M Lundberg	E046	2627
6. R Gustafsson	R148	2270
7. C Fairall	O024	2242
8. S Johansson	P076	2122
9. S Birchall	P072	2102
10. A Johansson	E046	1995

SPORT POPULÄR TÄVLING 4/6 1983
Börås MFK P182

1. C Sigurdsson	P182	1377
2. Å Mårtensson	P182	1191
3. A Gustafsson	R148	1183
4. Å Johansson	P076	1163
5. L Nydén	P076	1102
6. L Johansson	P182	1022
7. R Elmersson	R148	1016
8. L Eriksson	R148	965
9. T Abrahamsson	P076	759
10. M Stadin	R148	675

ROMMEHEDSTÄVLINGEN 4-5/6 1983
RFK Viggen W128

1. B Johansson	W067	6690
2. J Ståhl	J T063	6137
3. A Lehtinen	W128	5809
4. L Johansson	T254	5741
5. H Nygren	W059	5625
6. E Moberg	S245	5553
7. E Börjesson	T063	5213
8. M Johansson	J T254	5124
9. S Karlsson	W128	5079
10. G Holtbäck	T063	4861

FRIDA CUP 5/6 1983
Vänersborgs MK P036

1. L Göransson	B273	
2. P Stjärnesund	U044	
3. M Franke	S247	
4. A Pettersson	S247	
5. H Östman	B273	
6. T Rasmusson	S247	
7. B-Å Fällgren	D103	
8. C Ylandh	0024	

1. C Ylandh	0024	823
2. P Andersson	0024	421
3. A Mellgren	0024	316

LILLA SM FRIFLYG 1983/B256/SOLNA
MSK

83-09-10 0830 (83-09-11)
Ladugårdsgårde, Stockholm, samling
vid Sjöhistoriska Museet,
Djurgårdsbrunnsvägen.
Al, Bl, Cl, FIG, HKG jun o sen, Lag
40:- sen, 25:- jun dock HKG 20:-
sen, 10:- jun, lag 50:-
Sista ann 83-08-26 (poststämplat)
Ingen efteranmälan
Pg 228633-4, Solna MSK, Släggbacken
9, 17157 Solna
Sture Johansson, bost 08/276307,
arb 08/7307449

SVEN HJELMERUS MEMORIAL/E140/MFK/
LINKÖPING

83-10-15 0830 (83-10-16)
F13 Norrköping
FIA
40:- sen, 20:- jun
Sista ann 83-10-04
Pg 881108-5, MFK Linköping, Box
7058, 58007 Linköping
Per Johansson, 013/52086
Ingen flygning före genomgång.

OLDTIMER-SM 4-5/6 1983
Axvallå FFT R153

A2			
1. B Dahlqvist	N170	197	
2. S-O Lindén	T007	109	
3. G Wivardsson	P071	102	
4. B Dahlqvist	N171	98	
5. K-A Pettersson	E021	71	
6. U Johansson		55	
7. K-A Pettersson	E021	8	

B2			
1. S Persson	N171	236	
2. L Lindén	T007	204	
3. N-O Gustavsson	R153	196	
4. G Wivardsson	P071	158	
5. N-O Gustavsson	R153	124	
6. P-A Holmberg	B256	104	
7. S Wivardsson	P071	83	
8. B Dahlqvist	N171	65	

C2			
1. Ö Gahn	B126	263	
2. L Hansson	M010	261	
3. L Eriksson	X110	120	
4. P-A Holmberg	B256	119	
5. J Hagedahl	B256	84	

D			
1. E Håkansson	M010	315	
2. E Håkansson	M010	299	
3. S Persson	N171	260	
4. N-O Gustavsson	R153	259	
5. S-O Lindén	T007	220	
6. E Håkansson	M010	84	

Gint
1. C-J Eiroff N171 | 165 |

F			
1. C-J Eiroff	N171	540	
2. R Holm	B256	273	
3. B Ehn	R153	234	
4. S Persson	N171	173	

HKG			
1. L Lindén	T007	103	
2. S-O Lindén	T007	84	
3. J Hagedahl	B256	39	

S1			
1. L Larsson	P186	206	
2. S Rågvall	N171	199	
3. S-O Lindén	T007	199	
4. S Persson	N171	192	
5. L Johansson	R153	188	

S2			
1. L Larsson	P186	418	
2. C-J Eiroff	N171	348	
3. R Holm	B256	317	
4. L Johansson	R153	294	
5. Ö Gahn	B126	255	
6. N-O Gustavsson	R153	210	
7. K Sandberg	N171	209	
8. S Rågvall	N171	150	
9. O Broman	P186	83	

HÖSTTÄVLING VÄST/P186/MFK SLÄNDAN/
P071/GRÅBO MFK

83-10-23 0900
Klagstorp, Skövde
F1A, FIB, FIC, Al, 77 cm jun o sen
30:- sen, 20:- jun, dubbel 10:-/
Klass
Sista ann 83-10-17
Pg 197193-6, MFK Sländan, c/o Lars
Larsson, P1 4342, 46600 Sollebrunn,
0322/42117
Välkomna!

INOMHUSTÄVLING/B126/JAKOBSBERGS MFK
83-11-13 1000-1700

Jakobsbergsskolans Gymnastiksal,
Mälarvägen, Jakobsberg
25-öres, 35 cm microfilm, Pea-nut
35-sen, flera klasser 50:-, 22:-
jun, flera klasser 35:-
Sista ann 83-11-04
Pg 666544-2, Jakobsbergs MFK, c/o
Örjan Gahn, Andebodavägen 367,
17543 Jakobsberg
På fötterna bäres gymnastikskor.

FIB jun (11 delt)

1. P Andersson	Y058	831
2. P Green	Y100	775
3. N Svanemar	Y100	720
4. J Solvander	Y105	703
5. M Kjellson	Y105	680
6. S Nordin	Y105	606
7. S Lundqvist	Y105	588
8. C Pekkala	Y105	535
9. C Pekkala	Y105	431
10. A Edlund	Y105	345

FIB sen (13 delt)

1. C Högberg	E140	900
2. L Ericsson	Y100	891
3. O Green	Y100	884
4. P Bergström	Y058	852
5. R Sundin	Y058	818
6. H Eklund	Y100	801
7. J Franzén	C092	779
8. J Boman	Y100	737
9. L Pekkala	Y105	711
10. S Burland	Y105	700

FIC

1. L Åhman	E021	900
		+240+298
2. G Ågren	C092	900
		+240+278
3. Å Andersson	E021	816
4. L Karlsson	E021	767

HKG

1. G Nilsson	Z052	116
2. K Lyhmakis	B256	70
3. N Martin	Y108	69
4. M Kjellson	Y105	60
5. C Pekkala	Y105	26

WINDMILL CUP 11/6 1983
Trelleborgs MFK M134

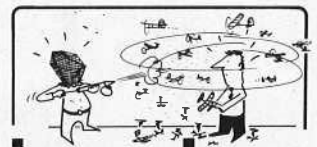
F2B			
1. O Andersson	U044	4272	
2. J Rasmusson	J B272	3999	
3. K Kainulainen	0024	3916	
4. L Roos	M134	3864	
5. J Åhling	J B039	3676	
6. S Ekström	M015	3588	
7. J Berndtsson	0024	2663	

Semistunt			
1. E Linné	M134	1556	
2. K-G Eklund	U275	1469	
3. S Åström	J 0024	647	

VALLENTUNAPOKALEN 11/6 1983
Vallentuna MFK B272

F3E Glider FAI			
1. C Tollet	A301	896	
2. P-A Eliasson	A301	663	
3. M Hendrix	A301	618	

F3E Nordic			
1. C Tollet	A301	967	
2. M Gårdstad	B272	906	
3. K-G Viberg	B272	818	
4. M Andreasson	A301	757	
5. B Gårdstad	B272	756	
6. M Hendrix	A301	501	



inomhus



SM INOMHUS/B039/HANDENS MFK
83-10-16 1000
Blå Hallen (23 m) i Stockholms
Stadshus
25-öres, Pea-nut jun o sen
40:- sen, 25:- jun/person
Sista ann 83-10-08
Pg 171743-8, Handens MFK, c/o Sven
Pontan, Idunvägen 33, 13642 Handen,
08/7133418
Rekordförsök och uppvisningar i
samtliga inomhusflygklasser.
Välkommen!



FÖRBUNDSSTYRELSEN

Förbundsstyrelsen håller styrelse-
och planeringsmöte 16-17-18/9 på
Länsmansgården i Karlstad

Vice ordförande Björn Lundin,
Karlstad har följande tel nr till
arbetet 054-230 40.

V g notera i funktionärslistan.

GRATIS REGISTRERING 1983

NYA juniormedlemmar (7-25 år) kan
anslutas utan kostnad till SMFF
under resten av 1983 (fr o m
830712). Separat brev utsänt till
alla klubbar 830712

MEDDELANDE FRÅN FRIFLYGGREN-
STYRELSEN

Landslagsligan

På senaste grenkonferensen beslöts
att poängberäkningen för landslags-
ligan från UT, NM, EM och VM änd-
ras. Grenstyrelsen förutsätter att
den nya regeln är bättre än den
gamla och det är då angeläget att
den snarast tillämpas. Eftersom vi
inte kunnat finna att någon blir
lidande på en omedelbar tillämpning
har det nya räknesättet använts i
den lista som publicerats i nr 3 av
MFN.

Kombinerad regelkonferens och
beredningsmöte friflyg

Inbjudan till ovanstående möte
utsändes till alla klubbar 830712.
Mötet kommer att avhållas i
Norrköping lördagen den 27 augusti.

Ändringar i tävlingskalendern

Nr 17 16-17/7 "Solnas 10-star-
terstävling", B256 Solna MSK upp-
skjutet till 24-25/9 på Sundbro
flygfält, Uppsala. Genomgång kl
0830 den 24/9. Ny anmälan före den
9/9 till Solna MSK, Släggbacken 9
171 57 Solna. Klasser och starter
enligt tidigare inbjudan.

Nr 21 14/9 "Skördeträffen" B256
Solna MSK inställd till förmån för
"10-starterstävlingen".

TÄVLINGSKALENDERN RC SEGEL

Nr 19 17-18/9 SM F3B
Ändring ang fält.
B253 Djursholms MF:s nya fält vid
Skållhamra på gränsen mellan Täby
och Vallentuna.
Vägbeskrivning utsändes till anmä-
lda klubbar.

Nr 21 24-25/9 UT F3B S245
Inbjudan kommer att ske per brev
eller telefon efter R011 Lidköpings
MFK:s tävling 10-11/9.



EXPEDITIONSFAKTA

SLM:s expedition har öppett måndag 13—16 och tisdag 15—18. Telefonpassning förekommer även på andra tider sedan Erik Strid erhållit en anknytingstelefon i sin bostad.

Om ingen svarar kan besked lämnas via inkopplad telefonsvarare. Tel. 0760-892 51. Postadressen till SLM:s expedition är Box 31, 194 21 Upplands Väsby och besöksadressen är Hammarbyvägen 36 (källarplanet). SLM:s postgirokonto är 19 71 76 - 1.

A1-Cup kvalificering

Arrangerande BMFK Skarpen hade tur med vädret. Solen lyste från nästan molnfri himmel och vinden blåste 2—3 m/sek. Temperaturen låg runt 25°C. Kerstin Holm visade god form men fick nästan ge sig i sista starten då Håkan Bohman kom starkt efter en katastrofal första period.

Samtidigt med tävlingen flögs en "skojtävling" mellan familjen Lars Wentzel och Solna MSK där alla flög med Wentzels "nya" Gladan. Solna MSK vann och individuellt var Rolf Holm bäst. Jag försökte en zoomstart med min Glada, men det klarade den ej.

John Hagedal, Lars Wentzel och Per-Arne Holmberg hade byggt repliker av Fröjds gummimotormodell och flög för nöjes skull. Mycket uppskattat av den talrika publiken, som bl a bestod av gamle gummimotorvridaren Åke Roggentin från numer avsnomnade och legendariska klubben Vingarna.

Lennarth Larsson

RESULTATLISTA

A1-Cup kvalifikation Gärdet, 8 juni 1983.

1. Kerstin Holm, Solna	376 sek
2. Håkan Bohman, Solna	373 sek
3. Olof Carlerud, Skarpen	338 sek
4. Roland Bohman, Solna	336 sek
5. K Staios, Solna	283 sek
6. Konsta Lyhnakis, Solna	268 sek



Lars Wentzel visar modeller och talar om gamla tider med en åskådare.

FINALERNA i A1 och KNARREN CUP kommer troligen att hållas samtidigt med SM 10 september på Ladugårdsgärde. Separat inbjudan kommer!

Förhandsvisning av flygfältet för SM i 1-klasserna 10 september, Ladugårdsgärde i Stockholm. Hoppas det blåser i rätt riktning!

Vi är mycket angelägna om att ni snarast, efter genomförd tävling eller meeting, sänder resultat/reportage samt ev svart/vita bilder till red för SLM-nytt.

John Hagedal instruerar juniorer från Solna MSK.



SLM:s styrelse

1983

Ordförande
Peter Wanngård
Aroseniusvägen 35
161 35 Bromma
Telefon
08-87 56 70 bost
0760-920 00 arb

Vice ordförande
Karl-Gunnar Viberg
Sommarvägen 10
186 00 Vallentuna
Telefon 0762-740 52

Kassör
Birgitta Holm
Hamngatan 9
185 00 Vaxholm
Telefon
0764-328 66 bost
0764-302 46 arb

Sekreterare
Bo Nägling
Kopparvägen 33
175 72 Järfälla
Telefon 0758-578 50

PR-ansvarig
Gunnar Rydergren
Rimbovägen 14
194 00 Upplands-Väsby
Telefon 0760-875 34

Studieorganisatör
Erik Sund
Romansvägen 14
142 00 Trångsund
Telefon 08-771 55 01

Grenchef linflyg
Sven Pontan
Idunvägen 33
136 42 Handen
Telefon 08-777 37 11

Grenchef friflyg
Anders Sund
Rindövägen 103
185 02 Oscar Fredriksborg
Telefon 0764-366 07

Grenchef radioflyg
Lars Hansson
Malungsvägen 135
191 71 Sollentuna
Telefon 08-754 63 58

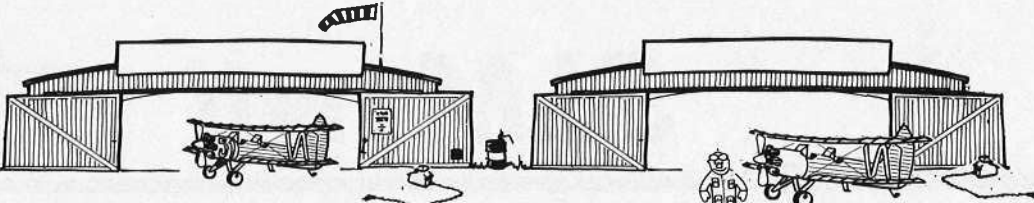
Suppleanter
Lennarth Larsson
Kristinebergsvägen 17
183 44 Täby
Telefon
0762-502 65 bost
08-713 37 91 arb

Åke Nyström
Norrgården 37
186 00 Vallentuna
Telefon 0762-788 78



SKALA hörnet

Material, frågor m m i anslutning till SKALA-hörnet inlämnas direkt till fackredaktör Erik Strid (adress sid 3). I övrigt medverkar Kjell-Åke Elofsson och Bengt Holmer i regel- och tävlingsfrågor, medan Bertil Carlsson, Mikael Carlsson och Lars Holmbrö bidrar med bygg- och tekniktips.



Mera Skala

Ett par frågor som nästan alltid dyker upp till diskussion vid RC-skalatävlingar är de som handlar om startförsök och tidtagning.

"Vad är ett startförsök?"

"Hur många försök har man rätt till?"

"När ska en omstart ske?"

"När börjar tidtagningen för mitt startförsök?"

Vi skall här försöka sprida lite ljus och enighet i tolkningen av gällande regler. Regelboken "Sporting Code" säger så här i översättning:

§ 6.3.3. Definition av startförsök

Som startförsök räknas om:

- modellen ej blivit luftburen inom de fem minuter den tävlande har på sig för att starta (+ en minut extra per ytterligare motor vid flermotoriga plan.
- modellen blivit luftburen, men ej genomfört en godkänd flygning.

Obs. Ett startförsök kan gö-

ras om efter domarnas beslut härom endast då modellen ej kunnat bli luftburen beroende på orsak utanför den tävlandes eller organisatörernas kontroll.

§ 6.3.4. Definition av godkänd flygning

Som fulljord flygning räknas om:

- Manöver 6.3.7.4. (figur 8) är utförd.
- Modellen varit i luften i 60 sek.

§ 6.3.5. Antal flygningar

Varje tävlande har rätt till två startförsök per respektive av tre flygomgångar.

§ 6.3.6. Flygtidschema

Den tävlande skall kallas till start minst fem minuter innan han skall gå in på startplatsen. Den tävlande har rätt till 12 minuter inom vilka han skall ha genomfört en flygomgång. Tillägg skall göras med en minut per ytterligare motor vid flermotoriga plan.

Tidtagningen börjar i och med att den tävlande roterar motoraxeln eller efter att två minuter gått från det att han gått in på startplatsen, beroende på vilket som inträffar först.

Den tävlande måste ha släppt modellen för start inom fem minuter (plus en minut per extra motor enligt ovan).

Inga poäng skall utdelas för flygmanöver efter det att tidsgränsen 12 minuter uppnåtts.

Så långt Sporting Code. Man bör observera att omstart inte kan begäras så länge modellen är i luften. Modellen måste alltså åter ha nått marken, inom en minut från det den blev luftburen för att man skall ha rätt till omstart.

Uppträder något hinder för att genomföra en godkänd flygning utanför den tävlandes kontroll kan han begära omstart hos domarna under hela hans del av flygomgången.

Sporting Code anger inte när

en omstart skall ske. För att undvika att omstart utnyttjas av t ex vädertaktiska skäl, rekommenderar SMFF:s skalakommitté att tävlingsledning i Sverige använder sig av följande praxis:

Omstart skall ske omedelbart efter det att den närmast efterföljande tävlande genomfört sin flygning. Dock skall minst 12 minuter ha gått från det att omstarten begärdes.

Tidpunkt för omstart på grund av orsak utanför den tävlandes kontroll bestäms av domarna.

Normalt skall tre flygomgångar genomföras under en tävling. Resultatet från den tävlandes bästa omgång räknas vid sammanräkningen av slutresultaten.

Så långt regler för denna gång. Översättningsarbetet pågår med de nya reglerna för F4C. Så snart de är klara kommer de att presenteras i "Skalahörnet".

Bengt Holmer



Här Pär Lundqvists Dart Kitten i snygg sidvindlandning. Läs om modellen i Model Airplane News maj-nummer — fin artikel där!

Skala RIKSDAG 1983

Alla landets radioskalaflygare inbjudes till seminarium om skalafrågor — allt om och kring RC-skala skall diskuteras.

Seminariet blir i Jönköping lördagen den 15 oktober mellan kl 10.00—18.00.

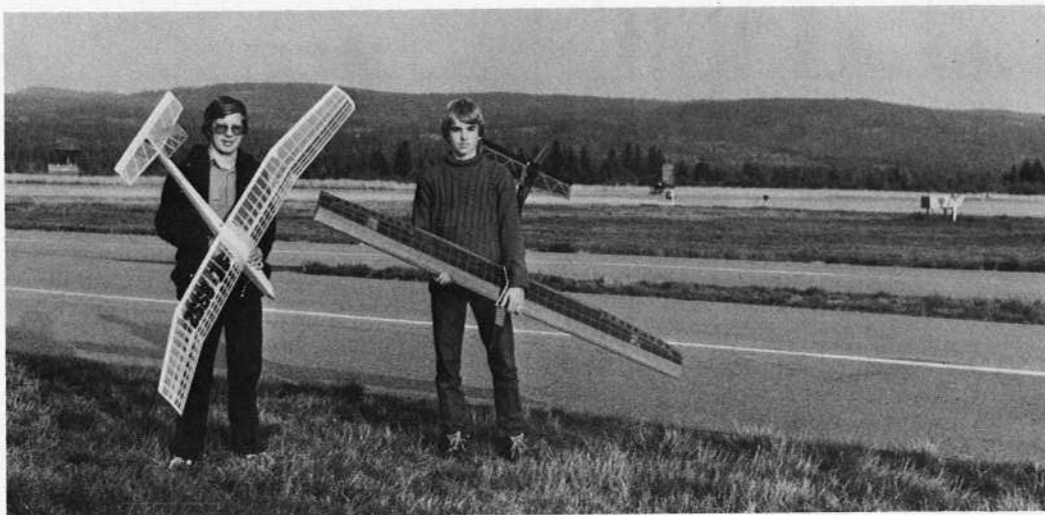
På kvällen blir det fortsatt inofficiell samvaro för dem som så önskar. Två gånger kaffe under dagen inkl lokal betingar ett pris av 25:—.

Sänd Din anmälan och de frågor Du vill att vi skall ta upp för behandling senast den 1 oktober till SMFF:s expedi-

tion, Box 10022, 600 10 Norrköping.

Definitiv plats i Jönköping meddelas Dig senare. Väl mött.

SMFF:s skalakommitté
Kjell-Åke Elofsson
Bengt Holmer



Här har vi några äkta svenska **METERVAROR**. Göran Sundström och Peter Salomonsson med *Blue Phoenix* — 2 ggr 199 cm!

hittat runt 2-metersklassen, samt vad vi inom AKMG kan komma fram till, när våra juniorer har flugit och provat sig fram lite. Liksom Ulf och jag.

Vi är faktiskt nybörjare vi med! Inom AKMG kommer vi i höst att prova olika 2-metersmodeller på marknaden. En redovisning är tänkt i julnumret om allt går enligt planerna.

Till sist. Ta en titt på reglerna här intill och kom loss med synpunkter till:

Lars-G Olofsson,
Box 8044,
421 08 Västra Frölunda
031-493055

Tillsammans kan vi göra en trevlig klass även på tävlingar av dessa METERVAROR.

Ellge

METERVAROR

Under denna rubrik kommer undertecknad att skriva ner lite synpunkter på RC segelflyg i allmänhet och 2-metersmodeller i synnerhet. Allt sett från en som är ny inom denna gren inom modellflyget.

Efter 30 år som modellflygare har jag köpt en RC-anläggning. Min andra. Den första byggde jag själv på 50-talet i en källarlocal på Eketrägatan 16. En XFG-1 apparat med hickhack och allting. Det var tider det.

Nu är det andra tider. Inte så att jag tänker släppa friflyget, utan detta med RC är något som jag tänkt göra länge, men något annat har alltid kommit emellan. Vad som nu hänt är att Ulf Carlsson och jag under våren visat några juniorer hur man bygger radioseglare. När det hela nu börjar närma sig flygning, så vill vi gärna vara med där också.

SMFFs Flygebyläger var väl också en kick. RC-segel är ju en klass som passar oss termikfreakat. Det är ju just detta med termik som en gång fått oss att fastna för friflyg. RC-segel borde ju gå fint att kombinera, eller?

Ja, gör det det egentligen? F3B har ju sparat ur fullkomligt. Det är ju en racerklass nästan i nivå med hangflyg och där hastighetsmomentet avgör tävlingarna. Vilket kanske är anledningen till att F3B minskar i popularitet. Eller har jag helt fel? Och varför är Ålle bergs-

pokalen så populär? 2-metersklassen då? Trots att det byggts många sådana modeller i Sverige, så har vi inte tävlingar i klassen. Och inga regler är fastställda eller ens föreslagna.

Måste vi tävla då? Nej då. Men tyvärr så fattar inte majoriteten av de som styr SMFF (dvs de som sitter på årsmötet och gaggar sig saliga om modellflyg som hobby) att tävlingar i någon form är en kick för dom flesta ungdomar. Dom som tror att vi skall tillgodose ungdomars fritidsintressen utan att ge dom någon morot, är helt ute i det blå.

Ungar "tävla" nästan alltid.

Dom har kappsprungit, när dom lärt sig springa. Dom har cyklat runt gården när dom lärt sig cykla osv. Vad är det för speciellt med modellflyg? Sätt 10 ungdomar med var sin likadan modell på ett fält. Innan dagen är slut så har dom på något sätt improviserat fram någon form av tävling.

Med 2-metersklassen har vi fått en trevlig modelltyp att sätta i händerna på dom som vill börja med RC. Eller modellflyg i övrigt också. Men för tävlingar bör man ha någon form av regler, så även för tävlingar med dessa modeller.

Vad som först och främst be-

hövs är en regel för debutanter. Dvs sådana som inte flugit RC överhuvudtaget tidigare eller är helt gröna på RC-segel. Eller?

Sedan behövs det en regel för mera normalt tävlande. Denna regel kan vara en inkörsport till F3B eller kanske bättre ett komplement till denna. Dvs termikmomentet betonas bättre. Ex 6 rundor hastighet med längre tid före, för att kunna vinna höjd i termik innan tidtagning börjar. Ingen maxlängd i distans utan den som flugit längst får max-poäng i omgången. Även här med längre tid före påbörjad distansflygning. Eller?

I USA har 2-metersklassen blivit en ren racerklass, där hastighetsmomentet betyder 90% av resultatet enligt en av toppfigurerna i sista 2-meters "VM". Det är med andra ord ingen klass för nya modellflygare i grenen.

Hur gör vi här i Sverige då? Jag har skrivit lite brev till folk runt vårt klot för att höra mig lite för hur 2-metersklassen utvecklats på olika delar av jorden. Här intill presenteras reglerna (om jag nu översatt rätt!) som Danmark och Norge använder. Allt enligt danska Modellflyvenyt. Och den regeln borde kunna fungera fint som debutantregel också. Eller?

I senare nummer kommer jag att redovisa mera om vad jag

DANSKA 2-METERSREGELN ENL. SMSK

1. Modellen
Max 2 m spännvidd. Modellen får bara styras med sid- och höjdroder eller V-stabbe. Modellen ska i övrigt följa de generella FAI-reglerna.

2. Start
Start sker med det/de av tävlingsledningen anvisade gummirep, bestående av 30 m gummi + 120 m linä + skärm och max 30 cm skärmlina. Repet får dras ut till max 6 kp. Start skall ske inom 2 minuter. Omstart får ske om startlinan har varit defekt eller om man blivit störd i sitt startförsök på grund av linkorsning, förbipasserande modeller eller liknande.

3. Flygning
Det flygs 7 omgångar, eller 9, om tävlingsledningen finner att tid och väder tillåter detta, varvid de två omgångarna inom parentes också flyges. Omgångarna flygs på tid och i följande ordning: 3, 4, 5, 6, (7), 6, 5, 4, 3 min.

Man får 1 poäng/sek. När omgångens maxtid är uppnådd drar man ifrån 1 poäng/sekund. Flyger man 30 sek. över max, mister man rätten till landningspoäng. Med 60 sek över max, mister man rätten till poäng i den omgången.

4. Landning
Landning sker på en 25 m lång linje med följande poäng:
0-1 m från linjen ger 200 poäng
1-2 m 160 poäng
2-3 m 120 poäng
3-4 m 80 poäng
4-5 m 40 poäng

Landningen är ogiltig om modellen landar på rygg eller står på nosen i marken (?), vidare om modellen flyttas av piloten innan mätning utförts. Det kan landa flera modeller på samma gång.

5. Generell
Modellen skall landa inom den av tävlingsledningen anvisade flygplatsen. Man följer utöver ovan nämnda regler de som generellt gäller. Protester kan inlämnas mot protestavgift. Protester, tävlingen, tvivelsmål, säkerhetsfrågor mm hör till tävlingsledningens ansvarsområde.

NORSKA 2-METERSREGELN ENLIGT MODELLFLYVENYT

Modellerna skall följa de regler som gäller generellt enligt FAI, men med max 2 m spännvidd och styring med enbart sid- och höjdroder.

1. Start
Löpsstart tillåten.

2. Flygning
— Termik 5 min med fri landning. Termikmomentet skall vara avklarad på 8 min med obegränsat antal startförsök.
— Hastighet/distans med 4x150 m bana i med- och motvind på kortast möjliga tid. Fri landning. Hastighet/distans skall vara avklarad på 5 min med obegränsat antal startförsök.
Överskrides dessa maxtider drages 100 poäng från resultatet.



RFK Gripens skalatävling

I vanlig ordning arrangerade RFK Gripen första helgen efter midsommar sin årliga skalatävling, som omfattade stand-off, populär- och 1/4-skala. Man kunde räkna in hela 29 anmälningar från ett 10-tal klubbar.

Plats för det hela var klubbens fina fält vid Havgård och man drog i gång med den statiska bedömning på lördagen. Envåldiga och statiska domare var Sven-Åke Ståhl, Malmö, och modellflygräv Birger Liffner. Så snart tre populärskalatävlande bedömts började man med flygmomenten, där malmöborna Stig Bergström och Jan Carlsson dömde tillsammans med Gösta Lövgren, Klippan och hemma-flygaren Christer Gunnarsson.

I populärklassen tog Johnny Johansson, Laholms MFS, en fin topp med sin Super Cub som gav hela 977,5 p före Arne Brorsson med Tiger Moth, 872 p. Christer Persson, hökaklubbar liksom Arne Brorsson, tog statledning i 1/4-skalaklassen med 1117,5 p. Ett haveri vid testflygning omöjliggjorde vidare tävlande för hans del. Standoffarna såg "superbyggare" Kurt Lennå som ledare efter den statiska delen med MFI 9B och 1185,6 p. Tätt därefter kom i tur och ordning Börje Ragnarsson/Tiger Moth, Bengt Norman/Tipsy Nipper, Bernt Nilsson/Klemm 35, Berne Gunnarsson/Clipped Wing Cub samt Esbjörn Strömqvist/

Thulin K — alla goda skalarevar.

I 1/4-skalaklassen övertygade Tommy Christiansson som vanligt. I och med denna tävling kan han räkna in 5 vunna tävlingar med en och samma modell — en Tiger Moth. Vem slår det? Tvåa i 1/4 blev Matz Kesselmark med Lars-Bertil Björkegren, Kalmar och en imponerande Byron-Mustang tog tredjeplatsen, men också "Publikens Pris".

Standoff-striden var dock hård in i det sista och avgjordes inte förrän vid sista flygningen.

Kurt Lennå förbättrade sina flygpoäng en hel del och slutade på 1994,5 p. Strax därefter flög Berne Gunnarsson/Clipped Wing Cub. Med äntligen fin motorgång problem under de första flygningarna drog han förbi med sina 2013,2 p. Klassens sista flygning svarade Börje Ragnarsson för. Han hade en klar chans att beröva Berne segern, men till slut fattades det endast 1,7 p (!!)

Därmed tog Berne sin andra seger i den här tävlingen och hemmaklubben kunde glädjas åt två klass-segrar. Avslutningsvis bör nämnas, att F5-flygaren Kurt Gustavsson gjorde en fin Sk 61-uppvissning under lördagen — något som den intresserade publiken verkligen uppskattade. Tävlingen och hela arrangemanget blev uppskattat!

Christer Gunnarsson



Upptill Kurt Lennå och superbygget MFI-9B samt en P-51D Mustang i 1/4-skala, som gav "Publikens Pris" till L-B Björkegren. Nertill Bernt Nilsson, RFK Gripen, med Sk 15 under statisk bedömning samt i h det envåldiga domarteamet Sven-Åke Ståhl och Birger Liffner.

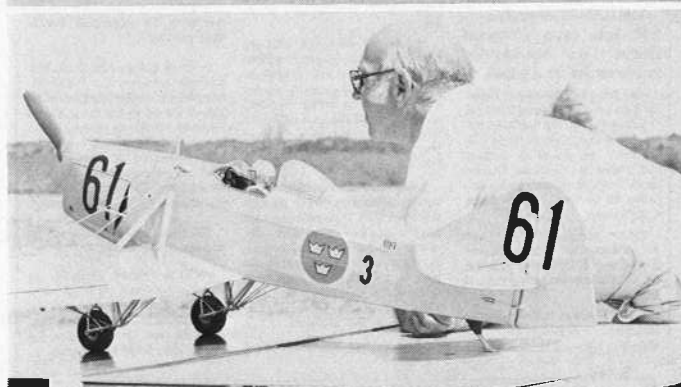


Lite taktiksnack mellan flygningarna, som genomfördes vid Vårgårda RFKs första F3A-tävling

Solen sken på Vårgårdas första F3A-tävling!

Den 28 maj i år genomförde Vårgårda Radioflygklubb sin första F3A-tävling genom tiderna. Den hade förlagts till Vårgårda flygfält, som med sina 900 meter asfalterad bana lockade 13 tävlande till start. Allt fungerade fint under tävlingen vars fyra starter kunde genomföras på lördagen. Och det hela gav mersmak så man kommer tillbaks på tävlingsfronten med nya arrangemang.

Leif E Andersson



Överst ses en del av de tävlande vid årets upplaga av Skala-Syd. Arne Olveng utgjorde levande dokumentation vid domarbordet — piloten bar Arnes drag till 100 %. Längst ner ses Sören Fredriksson (1:a), Kurt Lennä (2:a) och knästående Bo Ekström (3:a) i stand-offklassen.



Skala-Syd -83

Årets Skala-Syd genomfördes av Malmö Radioflygsällskap traditionsenligt i strålande väder 18—19 juni. De yttre förutsättningarna för tävlingarna var de bästa tänkbara, strålande sol, temp 22—25°C och vindstyrka 2—3 m/sek. Fältet som återigen ställts till förfogande av Skanörs RC-klubb hade precis hunnit torka upp efter vårens otroliga regnande. Tyvärr uteblev våra danska vänner helt i år, vilket vi beklagar.

Den statistiska bedömningen visade ett par utomordentligt fina aerodyner, naturligtvis Kurt Lennäs MFI-9, men även klubbkamraten Arne Olvengs Sparmannjagare var i särklass. Arne visade även upp sin egen vackra profil för domartrion C-G Ahremark, Terje Löberg, Stig Bergström, så att pilotens exakthet kunde konstateras. Redan första dagen kunde två flygningar genomföras och

poängställningen visade redan då vilka som skulle ha med tätstriden att göra. Sören Fredriksson i stand-off och Tommy Christiansson i popskala visade att jämnhet ger styrka, dvs att dynamiska och statiska poäng ligger i paritet med varandra.

Den andra dagen genomfördes tredje omgången och medförde inga större förändringar i resultatlistan. Arne Olveng hade inte provflugit sin Sparmannjagare varför han avstod från flygmomentet. En liten incident inträffade med Göran Perssons Comper Swift men reparerades på lördagskvällen. Detta renderade honom dock pris för "Bästa Krasch". Pris för "Publikens Favorit" samt "Bästa Statiska Modell" gick till Kurt Lennä. Vi hyser en svag förhoppning om att kunna genomföra nästa års Skala-Syd på ett nytt och större fält i Malmö.

Stig Bergström text
Bo Ekström foto

Klubbarnas inbrottsförsäkring — bra för vem?

För några år sedan tecknade vi i MFK Red Baron en brand- och inbrottsförsäkring genom SMFF. 1977 var självriskan för denna 500:—.

I år råkade vi ut för ett rejält inbrott, då pryld för ca 3.500:— stals eller förstördes. I det läget känns det tryggt att ha en försäkring. Eller hur?

Men vad vi fick då ut från vårt försäkringsbolag Skandia?

Precis vad man kan ana: Noll öre!

Från 1977 tills nu har självriskan stigit från 500:— till 15% av ett sk "basbelopp", som ingen utan speciell utbildning har någon möjlighet att förstå vad det är. I vårt fall var "basbeloppet" 2.900:—.

Eftersom endast 1.500:— av det stulna tillhörde klubben (det var nästan samtliga klubbens

verktyg!) och de resterande 1.900:— bestod av påbörjade modeller som ägs av medlemmarna och därför icke omfattas av försäkringen blev alltså vår ersättning från försäkringsbolaget noll kronor.

I vårt fall innebär detta att vi i praktiken aldrig kan få någon ersättning vid stöld, om nu inte tjuvarna ger sig på också bord, stolar, skåp och annan inredning, vilket är högst osannolikt. Sådant lösöre brukar tjuvar icke stjäla!

Försäkrings-ansvariga på SMFF håller med om att den nuvarande försäkringen är otillfredsställande. Men man har fn inte något bättre att erbjuda.

De, som tecknat den nuvarande försäkringen måste således göra klart för sig (och för andra!) att den i praktiken knappast är att betrakta som en stödförsäkring, utan enbart en brandförsäkring.

Om någon vill veta mer om den här försäkringen, självriskens storlek mm bör kontakta SMFF eller Gerd Norrby på Skandia, Sundsvall, tel. 060-185000. Tag reda på Ert försäkringsnummer, för det behöver Gerd för att kunna svara rätt.

MFK Red Baron
Willy Blom, ordf.



Modellflyg och omvärlden — är det problem på gång?

Den senaste tiden har det kommit in rapporter från klubbar, som fått problem med klagomål från "vanliga" människor. Det är främst ljudet från våra modellplan, som börjar klassas som sk sanitär olägenhet — trots att man hos klubbarna varit noga med att följa normer för decibel-mätningar mm. Många gånger har de klagande vänt sig direkt till klubbarna, men på senare tid har man också gått till tidningar, lokalradioredaktioner, länsstyrelser och liknande "tunga" instanser för att få bättre effekt. Och i Malmö har Malmö Radioflygsällskap kommit lite i kläm mellan Hälsovårdsnämnden där, som givit OK till såväl fältet som den verksamhet som bedrivs där. Allt efter att ha kontrollerat ljudnivå mm. Nu har de klagande från ett intilliggande villaområde vänt sig till Länsstyrelsen, som nu givit sig in i ärendet med lite luddigare regler, där bla bullrets sk frekvens (dvs det gälla och höga motorljudet) också skall tas med i bedömningen. Vi avvaktar med stort intresse resultatet från Malmö i den här

frågan. Malmö-fallet kan få prejudicerande verkan och sålunda användas som mall för tvister av liknande slag på andra platser i landet.

I väntan på det resultatet kan vi bara betona vikten av att samtliga klubbar och modellflygare bemödar sig om att inte bara följa de regler som finns, utan också söka anpassa flygtider mm till sin omgivning. Allt med sikte på att inte vålla några konflikter "i onödan". Inom många villaområden betraktar man användning av motorgräsklippare som mer eller mindre "förbjuden" under lördagseftermiddagar och söndagar. Det är en oskriven regel på många platser. Och bakgrunden till en sådan regel är lätt att förstå: Man vill ha lugn och ro under veckosluten, man kanske har en födelse-dagsfest i bersån och vill ha lite stämning! Då kan en gräsklippare hos granne vara mycket störande. Liksom en 40:a med pipa på modellfältet intill! Vi modellflygare med bostadsområden i grannskapet kanske bör införa motsvarande regler för oss själva. Varför inte slå

Modellflygare måste flytta på sig?

Länsstyrelsen ger hälsovårdsnämnden bakläxa

Modellflygplanen på Lv4:s övningsfält är en sanitär olägenhet, anser de obende i kvarteren runt om.

Hälsovårdsnämnden höll inte med eftersom ljudet inte överskrider gränsvärdet 50 decibel.

Nu ger länsstyrelsen hälsovårdsnämnden i Malmö bakläxa. "Verksamheten vid flygfältet förorsakar de närboende större olägenheter än de skall behöva tåla", heter det i beslutet. Och nu skall hälsovårdsnämnden ompröva sitt beslut utifrån de förutsättningarna.

Ämnet och ordvalet i ärendet för tankarna till Viggår, Drakar, Bromma och Bullofta: flygningar, flygplan, bullernivå och t o m flygfält.

I själva verket handlar det om leksaker, radiostyrda modellplan. Låt vara att bullernivån

är betydande trots leksakernas relativa litenhet.

De boende i det intilliggande villakvarteret klagade hos hälsovårdsnämnden redan 1975 över ljudet. Sex år senare beslöts nämnden att inte åtgärda ärendet.

Motivet till detta var dels att bullernivån som varierar mellan 40 och 48 decibel inte överstiger normerna för motorsport och bi-tprövningsbanor (vika bestämmelser även skulle anses gälla för modellflyg), dels menade nämnden att flygningarna endast förekommer under en kort säsong.

Detta beslut överklagades i länsstyrelsen som menar att riktlinjerna från naturvårdsverket angående motorsport- och bilprövningsbanor inte kan tillämpas. Länsstyrelsen menar också att inte bara bullernivån utan även bullrets frekvens, dvs de höga, gälla ljud som en del av flygplanen alstrar, bör invägas.

Länsstyrelsen framhåller också

att några restriktioner vad gäller flygtider inte utfärdats av myndigheterna. Dock har Malmö Radioflygsällskap yttrat sig och efter klagomålen själva infört tidsrestriktioner. Föreningen uppger också att man söker efter en annan plats för sitt flygfält. Hitills utan resultat.

Ärendet går nu tillbaka till hälsovårdsnämnden. En "förutsättningslös utredning bör komma till stånd" för att se om modellflygplanen kan få finnas på övningsfältet vid Husie ens med restriktioner. I väntan på utredningen skall hälsovårdsnämnden utfärda föreskrifter "för att undvika sanitär olägenhet för de närboende".

Till Sydsvenskan säger en representant för dessa:

— Vi är oerhört glada för att länsstyrelsen satt sig in så väl i ärendet. Och vi är glada för att det äntligen blir ordning här ute. Men det har dröjt alldeles för länge. Ätta år är en lång tid.

ett slag för segelflyg, elflyg och grannar under de lite känsliga sk vilodagarna? Då visar vi hänsyn och respekt för deras önskemål och har alltså vänt en negativ situation för vår omvärld till något positivt. Och därmed har vi också åstadkommit möjligheter för

en samexistens mellan modellflygare och den sk allmänheten. Och den samexistensen är mycket viktig för det är från allmänheten vi skall värva nya modellflygare och nya medlemmar i SMFF!

S Tingwall

Oxelösunds MFK 20 år

Modellhobbyn i Oxelösund organiserades 1963 i och med bildandet av Oxelösunds Modellflygklubb. Klubben har genom åren haft tyngdpunkten på ungdomsverksamhet, främst inriktad på modellflyg. Särskilt linkontroll, men även i de andra grenarna. 1975 tillkom en mycket aktiv modellbåtsektion, som speciellt i Heat Racing skördat många lagrar.

Klubben har fått ta emot mycket beröm vid olika tävlingsarrangemang som SM, NM, Oxelöpokalen, och nu senast Linflyg-VM.

Oxelöpokalen har med åren blivit Sveriges största linflyg-

tävling, där alla — 8 st — linflygklasser flygs. De senaste åren har också finnar och danskar deltagit. Totalt brukar man kunna räkna in 50–60 tävlande. Vid årets upplaga av Oxelöpokalen, som går den 3–4 september, firar klubben också 20 årsjubileum som klubb och 15 år som tävlingsarrangör.

Oxelösunds MFK
Hans Fällgren

Några av titelförsvarearna vid årets upplaga av Oxelöpokalen: Överst Jari Valo, Finland, och nertill t h Åke Nyström, Val-lentuna MFK. T v Nils Björk, Solna MSK. 2:a F2A 1982.





Närvarande vid redaktionsmötet i Göteborg var fr v Bo Bring, Ingemar Larsson, Sture Tingwall, Sven-Olov Lindén, Bo Hallgren och Sven Pontan.

Redaktionsmöte i Göteborg — vi planerar framåt!

Modellflygnytt i sin nya form och utseende har nu existerat i ett år. Och skall man döma efter alla positiva kommentarer, så har förändringen inneburit ett steg framåt. Och det är trevligt att konstatera.

Men det har också varit kritiska omdömen från en del håll. Både vad gäller tidningens innehåll och utformningen av vissa avsnitt. Så har tex linflygsidan (med rätta?) klagat på att det varit för lite om linflyg i tidningen. Likaså har många tyckt att mittsidorna

med tävlingskalendern och tävlingsresultaten inte går att läsa med den finstilta text, som används där. Andra tycker att det är fel att överhuvudtaget använda 4 dyrbara tidningssidor för vad dom tycker tråkiga och fullständigt ointressanta tävlingsresultat. Kritik har vi alltså fått och det är bra. En nyanserad och intresserad kritik hjälper oss alla att göra Modellflygnytt ännu bättre. Så vi kan bara tacka och ta emot.

För att på ett vettigt sätt kanalisera den "uppslammade"

kritiken och i övrigt dra upp riktlinjerna för tidningen samlades i början på juni i Göteborg representanter för de olika grenarna och tidningens ansvarige utgivare och huvudredaktör. Mötet varade en stor del av en lördag och visade sig inte bara vara efterlängtat utan också behövligt. Beträffande tidningens innehåll kunde konstateras, att man under det gångna året tagit in vad som "levererats" från skribenterna efter den enkla 80/20-regeln.

Och den enkla regeln säger att minst 80% av tidningens innehåll skall vara intressant för minst 80% av medlemmarna i SMFF. Och det verkar ju vara en rätt vettig regel. Men nackdelen blir ju den, att många som offrat tid och pengar på att skriva inte alls får sin artikel införd. På det sättet är det lätt att få skrivande och fotograferande modellflygare att sluta skriva.

Genom att planera flera nummer i förväg kan vi alltså "beställa" artiklar eller hela artikelserier. Det blir då inte bara lättare att disponera innehållet i tidningen. De som skriver vet också på förhand, att deras nedlagda arbete verkligen tas in i tidningen.

Följande artikelserier har nu spikats och så här ser höstens program ut:

Nr 4/1983 — det är det här numret det — börjar en serie om inomhusflyg, där vi i fyra nummer skall få ta del av allt om denna intressanta del av modellflyg. I nr 5, som är vårt oktobernummer, börjar en motsvarande artikelserie om linflyg, som kommer att pågå ända till april nästa år.

En Flugan Cup står också på programmet för oktober. Förutom dessa rena gren-artiklar kommer vi att bjuda på några sidor om hur vi skall tackla stat- och kommunfolk på bästa sätt. Utbildningssidan har lovat informera om hur man drar igång kurser med allt vad därtill hör. Det handlar alltså om fasta, inbokade artikel-block, som läggs ut i flera nummer av tidningen, utan att vi därför skall behöva dra in på andra avsnitt.

Sven-Olov Lindéns inomhussidor i det här numret av Modellflygnytt är de första resultaten av Göteborgsmötet. För att följa upp utvecklingen och planera in för 1984 kommer ett nytt sånt här möte att hållas någon gång under oktober.

Har Du några idéer och synpunkter om tidningen, så låt dom gärna gå fram till "Din" grenredaktör — skriv eller ring. Adresserna finns på sid 3.

S Tingwall

Modellflygdag i Karlstad 3 sept.

Karlstad Modellflygklubb har sin Modellflygets Dag, lördag 3/9 kl 11.00 — med söndag 4/9 som reservdag i händelse av dåligt väder.

Skala, multi, helikopterflyg kommer att visas. Och naturligtvis har man lagt in SPAKA SJÄLV-möjligheter med dubbelkommando.

Varm korv, kaffe mm kommer att säljas på fältet liksom också lotter. Alla är varmt välkomna till Bredlandafältet, som ligger 20 km NO om Karlstad. Kör man från Karlstad, passera Skattkärr och sväng vänster över E18 vid Östra Fågelvik. Kör ca 1 km parallellt med E18, sväng sedan vänster igen vid Ökna. Skyltar visar.

Karlstad MFK
Gert Borén 0555/12397

Vem är bäst? Vem är riktigast?

Vem flyger egentligen bäst? Och vem flyger riktigast av alla modellflygare?

Är linstunt-flygaren skickligare än F3A-styraren? Eller kan det vara så, att den ende som sysselsätter sig med riktigt flyg är skalaflygaren? Oj, vad det finns frågor att ställa sig och andra? Och de frågorna dyker upp många gånger. Varje gång dom kommer på tapeten är dom lika onödiga och skapar samma tråkiga motsättning mellan de många och härligt olika modellflyggrenarna.

Vi måste konstatera — och det kan väl inte vara så svårt — att vi har en mängd olika modellflygaktiviteter att välja mellan: lina, radio, friflyg. Och inom varje gren finns det en uppsjö olika typer och klasser och for-

mer av modellflyg, som gör allt mycket mer spännande och intressant. Nära nog varje levande varelse på denna jord kan därför finna sin variant av modellflyg som han eller hon tycker bäst om. Det är nånting vi skall vara glada och tack samma för.

Då är det ganska underligt att detta enorma utbud av modellflygerimöjligheter skall vändas till konkurrens mellan de olika utövarna. För så har det blivit om man skall ta fasta på några brev till Mfn-redaktionen. Och då har det väl gott lite för långt.

Se på det lyckade Flugebylägret, där allsköns olika modellflygeriformer samlades under en enda gemensam rubrik.

Flugebylägret visar att alla former av modellflyg kompletterar och berikar. Och att alla former behövs. Och varje enskild gren är också så pass "stark" att den utan tvekan kan jämföras med andra grenar inom SMFF:s domäner.

Men då är det fråga om skapande jämförelser, som gudbevars de flesta modellflygare ställer sig bakom. Vad skulle inte F3B-seglarna kunna hämta från friflygseglarna? Och skala-flygarna från F3A-styrarna? Säkerligen mycket. Och det är det vi alla skall försöka få fram i stället för att ställa oss frågor om vem som är bäst eller riktigast.

Den bästa och riktigaste modellflygaren är den som förenar, accepterar och nyfiket studerar andra grenar än sin egen. Och inte ensidigt slår sig på sitt bröst och tycker allt annat är strunt.

S Tingwall

Multiplex



Combi Plus, radiostyrningen du aldrig växer ur nu här. Typgodkänd. Med 4 servon och ackar **2 425:—**. **Profi 2000** (bilden) exklusiv och av högsta kvalitet, grundpris med 2 servon **6 105:—**. **Europa Sport 4—6 m**, 2 Nano-servon, batteridrift **1 475:—**



ZAP CYANOAKRYLATLIM

CA, tunnflytande 28 gr 49:—
CA+, tjockare 28 gr 49:—
Z-7 Debonder, lösningsmedel 28 gr 35:—

Återförsäljare sökes!

Sjöflygare: Glöm inte Dalecarlia Cup!

Elektronik Hobby AB
 Lidgatan 20, 171 58 SOLNA.
 Tel 08-83 25 85 (dygnet runt)

ORBO

hobby center.

Vårt 25-årsjubileum har vi inte haft tid att fira. Men vi vill ge våra trogna byggare chansen att handla balsaflock till gamla goda priser.

	1 st	10 st
1,0 mm	5:60	50:—
1,5 mm	6:50	58:50
2,0 mm	7:50	67:50
3,0 mm	8:—	72:—
4,0 mm	8:80	79:—
5,0 mm	9:90	90:—
6,0 mm	10:90	99:—
8,0 mm	13:50	121:50
10,0 mm	15:30	137:50

Ring eller titta in i vår butik.

Vi kör alltid lågprislina!

Hobby-Center

Norra Kyrkogatan 10
 251 02 Helsingborg
 Telefon 042-13 18 48

Cirka 300 meter från färjorna till Danmark!

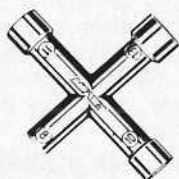
KAVAN

kvalitetsprodukter

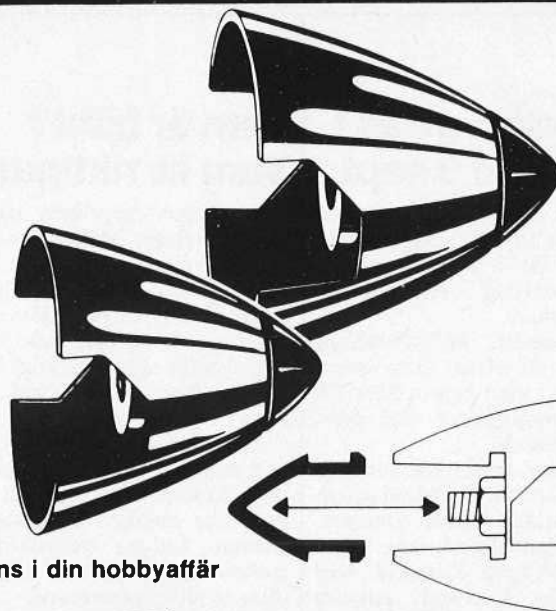
"SOFT NOSE" SPINNRAR I ALUMINIUM

konstruerade för elstarter. Precisionsgjutna i speciallegering. Polerade spegelblanka och balanserade. Aerodynamiskt utformade för minsta luftmotstånd. OBS! Passar alla motorer. Finns även i plast i färgerna rött, vitt och svart.

Aluminium		Plast
Nr	Storlek	Nr
49	40 mm	44
50	45	45
51	50	46
52	55	47
53	60	48



OBS! Extra lång Korsnyckel
 8, 10, 11 o 13 mm, nr 54



Finns i din hobbyaffär

B BECKMAN & CO AB

Box 86, 172 22 Sundbyberg
 Tel 08/98 38 00



VÄSTRA GÄSTRISKE FLYGKLUBB

Modellflygsektionen

Ordförande

Birger Svensson

Källgatan 8

813 00 Hofors

Telefon 0290-241 20

Sekreterare

Sten Bergwall

Kittelvägen 12

811 37 Sandviken

Telefon 026-25 77 53

Kontaktman RC

Torbjörn Blomqvist

Vallhovsvägen 170

811 37 Sandviken

Telefon 026-27 34 10

Västra Gästrikke Flygklubb

Västra Gästrikke Flygklubb har sitt flygfält beläget cirka 3 mil väster om Gävle — sväng av riksväg 80 mellan Kungsgården och Storvik och kör mot Hammarby. Omkring 3 km in på den vägen hittar Du flygfältet.

Tillsammans med övriga sektioner i VGF håller modellflygsektionen till på Lemstanäs sportflygfält, där man bland annat har en mycket fin klubbstuga tillsammans med övriga flygare. Bortåt 5.000 m² gräs-

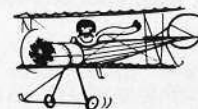
yta finns till modellflygarnas förfogande och eftersom aktiviteten är mycket hög bland sektionens 50 medlemmar kan man inte ha några särskilda flygkvällar. Man flyger när vädret tillåter oavsett veckodag.

Klubben anordnar varje år ett helikopter-meeting — förmodligen Sveriges största. Förra året kunde man räkna in 37 st modellhelikoptrar i depån. I år liksom tidigare kommer den här helikopterträffen att

gå av stapeln under Kristi Himmelfärdshelgen 13—15 maj med meeting på fredagen och tävling på lördagen. Söndag brukas användas som hemresedag för långväga gäster, men man kan också stanna kvar och flyga om man så vill. Lördagen kommer att bli marknadsdag.

Första helgen i augusti — 5—7/8 — ordnas ett modellflyg-meeting med bl a hangardans till levande orkester på fredagen och drive-in bingo

på lördagens em. Lördagskvällen bjuder på utegrillning om nu vädret tillåter. Möjligheter till camping finns invid fältet och alla är välkomna till Lemstanäs sportflygfält.



FM-83



**NU ÄR DET DAGS FÖR MODELL-
FLYGARNA ATT INSE ATT TRANS-
FUNKS RADIO ÄR ETT STARKT
ALTERNATIV ÄVEN FÖR DEM!**

SÄNDAREN S6FM35 TYPGODKÄND SOM
BYGGSATS PÅ 35 MHz

**EN REN SÄNDARE UTAN STÖRANDE
KNAPPAR OCH SKRYMSLEN! INGA FEL-
INSTÄLLNINGAR!**

Vilka andra än TRANSFUNK är så dumma
och gör sändaren BÄTTRE ÄN KRAVEN?

UTDRAG UR TELEVERKETS PROTOKOLL:

1. FREKVENSFEL (pga batterier, temperatur m m) bättre än ± 150 Hz (krav ± 1500 Hz)
2. GRANNKANALSEFFEKT (störningar på kompisarna) bättre än 0,5 uW (krav 10 uW)
3. ÖVERTONER bättre än 2 nW (krav 250 nW) (1 uW=10-9 W, 1 nW=10-12 W)

NYTT! Katalog nr 13 och ritningslista R8 — TILLSAMMANS 10:—

VM-RESULTAT

Vid VM för modellbåtar i Bulgarien i juli 1983 erövrades 3 av 7 svenska medaljer med TRANSFUNK radio. Precisionskörning: GULD med nytt världsrekord; Speed 15 cc: GULD och Uppvisningskörning i grupp: SILVER av torpedbåtgruppen.



Kerstinbodag 12 Tel 0150-188 66 641 50 Katrineholm Pg 16 48 16-1



Åtorps Modellflygklubb

Söndagen den 11 februari 1979 träffades åtta modellflygintresserade Nysunds- och Rudskogabor i Skottlanda. Ett flygintresse hade funnits under många år och då företrätts av Evert Karlsson och Stig Andersson som gjort folket i bygden storögda genom sina imponerande maskiner och luftfärder.

Tre flygfält godkändes vid februarisammanträdet, en interimstyrelse utsågs och Stig Andersson erbjöd den blivande klubben att få vara i hans

garage och bygga. Styrelsen skulle till nästa sammanträde förbereda bla stadgar, medlemsavgifter.

Kallelse till ett nytt möte sändes ut och den 14 maj 1979 möttes man och antog stadgarna. Den 6/6 1980 fick Åtorps Modellflygklubb (ÅMFK) registreringsbeviset från SMFF och reg. numret S 238.

Nån vådligt ambitiös klubb har inte ÅMFK nånsin varit. Vi träffas och flyger, möts till klubbmöten när så behövs. Klubben har omkring 20 med-

lemmar som kommer dels från Nysund och Rudskoga men också från omkringliggande orter: Svartå, Degerfors och Kristinehamn.

Ivrigaste flygaren i klubben av hemmafolket är fortfarande Evert Karlsson och Stig Andersson. Evert är en festlig representant för detta med modellflyg och överraskar omgivningen gång på gång med sina idéer. Sen har klubben medlemmar som knacker på landslagsdörren i segel: Eine Moberg och Bengt Johnsson. En plyschsoffa står det i klubb-

ÅTORPS MODELLFLYGKLUBB ÅMFK

Klubbledare:
Evert Karlsson
Brotorp
69010 ÅTORP
Tel.: 0551-60020

Kassör:
John Eriksson
Väglösa
69010 ÅTORP
Tel.: 0551-60061

Sekreterare:
Mats Fredriksson
Skottlanda 2076
69010 ÅTORP
0551-60130

stugan på fältet i Väglösa, där vi träffas och pratar modellflyg och praktiserar både motor- och segelflyg.

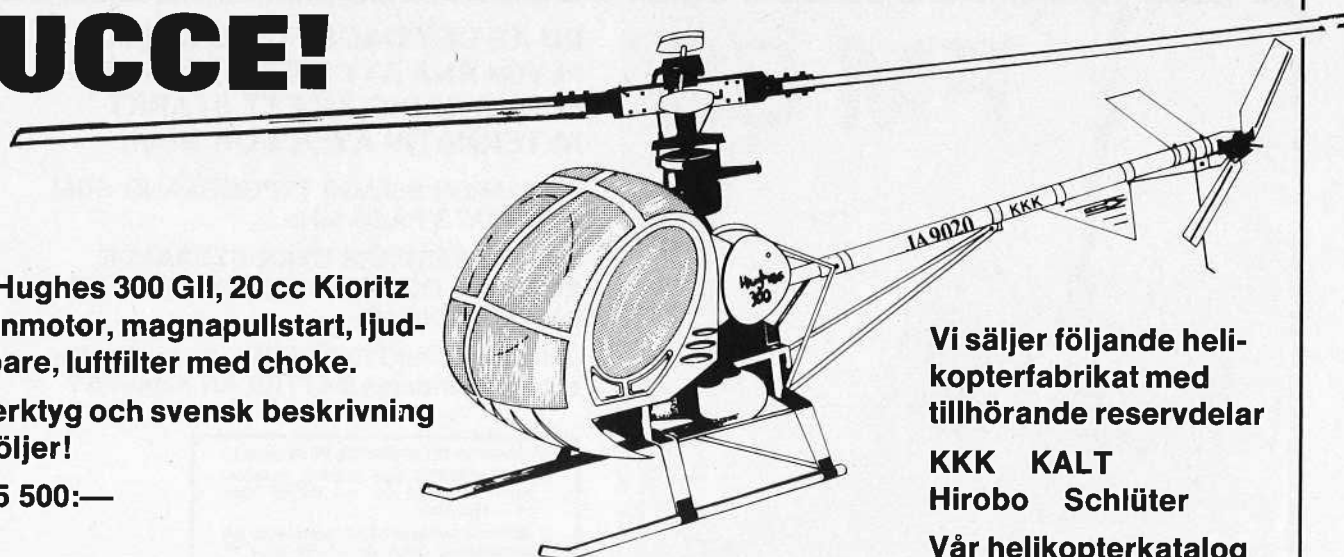
Ett par begivenheter ska kanske nämnas i ÅMFK:s verksamhet. Första söndagen i mars har klubben anordnat en flygdag på sjön Skagern och mycket folk har kommit. Då har också 'Skagern Spark Race' gått av stapeln. Som framgår av reportage på annan plats i Modellflygnytt arrangerade ÅMFK en modellsegelflygtävling, SKAGERNTRÄFFEN, här i sommar.

SUCCE!

KKK Hughes 300 GII, 20 cc Kioritz bensinmotor, magnapullstart, ljud-dämpare, luftfilter med choke.

Div verktyg och svensk beskrivning medföljer!

Pris: 5 500:—



Vi säljer följande helikopterfabrikat med tillhörande reservdelar

KKK KALT
Hirobo Schlüter

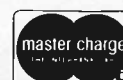
Vår helikopterkatalog med motorer och radioanläggningar, skickas mot 10 kronor i frimärken eller sedel!

HUGHES 300

Helikopterspecialisten

Göt-Hobby

Roslagsg 25, 113 55 Stockholm, tel 08-15 68 63
öppet vard 10—18, lörd 10—14





original JR EXTRA

Vid köp av 5—8 kanals
JR FM-anläggning får DU
JR-mössan gratis!

Vid köp av annan JR-anläggning
kostar den 15:—.
Mössan separat kostar 25:—.

ORIGINAL JR-PROGRAM
OMFATTAR ETT TJUGOTAL
OLIKA MODELLER.



NYHET! BILLIGA PRAKTISKA LÄTTHANTERLIGA **NYHET!**
PRÖVA • NYA • LÄTTFLYGET



CAP-21

skala 1:11,7

PRIS 230:—

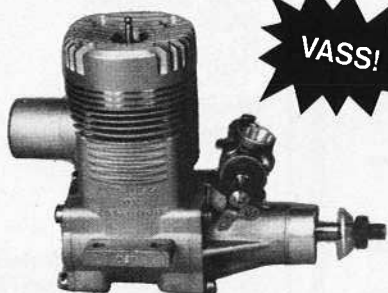


CITABRIA

skala 1:14,5

PRIS 215:—

- Tuffa små plan som flyger som "di store".
- Spännvidd endast 720 mm, flygvikt 250—300 g.
- Modellerna är avsedda för motorer 02—03 — exempelvis G-mark 03 — cirkapris 195:— inkl. ljuddämpare och RC-förgasare.
- Byggsatserna är helt i balsa förutom motor och hjulkåpor (plast).
- Alla delar ingår i byggsatsen — förutom gångjärn, motor (med tank), propeller samt beklädnadsmaterial.

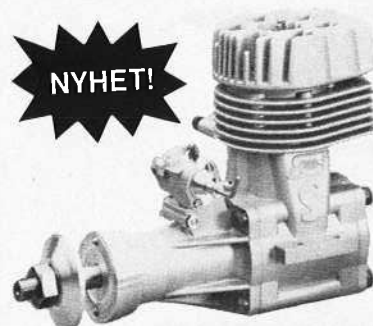


SUPER TIGRE X 61 FI RE TST

VASS!**SUPER-TIGRE**

SUPER TIGRE — en vass
motor för den kräsne
piloten!

Vi har Super Tigres hela
motorprogram till över-
komliga priser!



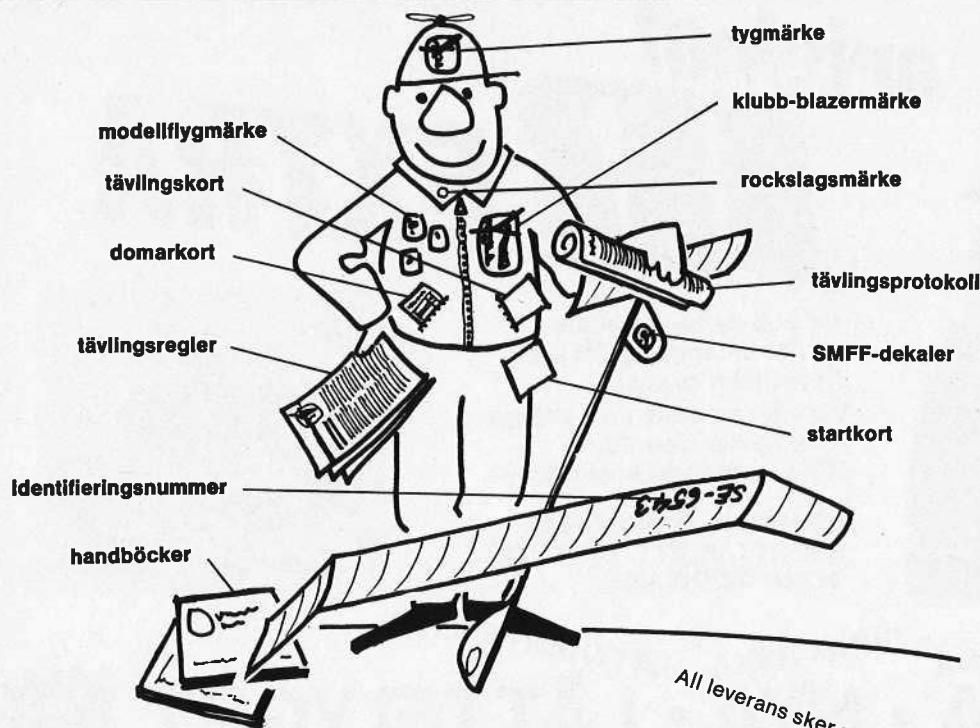
SUPER TIGRE S 2000

NYHET!

Modeller & Elektronik AB

Järnvägsgatan 22, 332 00 GISLAVED SWEDEN, Telefon 0371-107 09

MER ÄN 25 ÅRS ERFARENHET I RC-HOBBY!



All leverans sker mot postförskott.

KÖP HÄR

Köp från Förbundsexpeditionen grejor, som är lämpliga för Dig själv, Dina modeller och Din klubb. Köp märken och plaketter — fina priser till sommarens tävlingar, som också blir trevligare med tävlingsregler, tävlingsprotokoll m m från SMFF:s exp.

Förbundsmärke

Rockslagsmärke, nål	5:—
Rockslagsmärke, brosch	5:50
Klubbblazermärke, broderat	35:—
Tygmärke, sys fast	5:—

Modellflygmärke

Brons	17:50
Silver	19:—
Guld	20:—
Elit	21:—

Föreskrivna prov skall avläggas och kontrolleras av ansvarig klubbledare.

SMFF-dekaler, 2-färgs

1 st 12×12	3:50
2 st 7×7	3:50
8 st 3×3	3:50

Identifiering

60 mm 8 st SE-	6:30
20 st 0—9	7:—
30 mm 15 st SE-	4:60
35 st 2, 0—9	5:75
50 st 1	7:—
10 mm 60 st SE-	6:30
150 st 0, 2—9	7:50
230 st 1	10:90

Färger: svart, vitt och rött.

Startkort, tävlingskort, tävlingsprotokoll, heatkort, matrikelblad, klubbparmar etc — uppgifter via

Tävlingsregler

Allmänna bestämmelser 3:—

Friflyg

Klasserna F1A, B, C, D, E, G, A1, B1, C1, motorseglare, 77 cm, HKG, FAI-35 cm, 25-öres, Peanut 6:—

Linflyg

Klasserna F2A, B, C, D, Minispeed, Speed-A, Speed-B, Speed-C, Semistunt, Good-Year racing, Team-racing B, Combat-open 6:—

Radioflyg

F3A och sport populär 6:—

F3B-N segel, höjdstart, populär A & B, F3F hang 6:—

F3D pylon, Quater Midget pylon 6:—

Helikopter, internationella & svenska & populär 6:—

Raketflyg 4:—

Handböcker

"Att vara modellflygledare" 6:50
 "Modellflygets grunder" 15:—
 "Modellflygning" 40:—

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

SMFF bildades 1957 och har klubbar, klubbmedlemmar och enskilda personer som medlemmar.

Ordförande

Bo Jansson
 Spånehusvägen 57—59
 214 39 Malmö
 Telefon 040-780 56

Vice ordförande

Björn Lundin
 Östra Torggatan 17
 652 24 Karlstad
 Telefon 054-10 11 06

Sekreterare

Lennarth Larsson
 Kristinebergsvägen 17
 183 44 Täby
 Telefon 0762-502 65

Kassör

Birgitta Holm
 Hamngatan 9
 185 00 Vaxholm
 Telefon 0764-328 66

PR och rekrytering

Roland Ljungkvist
 Stellavägen 16
 175 61 Järfälla
 Telefon 08-89 85 03

Suppleant

Peter Källoff
 Grytvägen 37
 961 42 Boden
 Telefon 0921-513 77

Utbildningsledare

Carl-Göran Sundstedt
 Vindhemsgratan 32
 752 27 Uppsala
 Telefon 018-10 81 57

Grenchef Friflyg

Bo Modéer
 Hökbursvägen 39
 147 00 Tumba
 Telefon
 0753-377 45 bist
 0753-657 79 arb

Grenchef Linflyg

Johan Rasmussen
 Fjällvägen 3
 186 00 Vallentuna
 Telefon 0762-770 83

Grenchef Radioflyg

Hanns Flyckt
 Prästgården
 564 00 Bankeryd
 Telefon 036-721 10

Förbundsexpedition

Sveriges Modellflygförbund
 Sandbergsgatan 4, Norrköping
 Postadress: Box 10022
 600 10 Norrköping
 Telefon 011-13 21 10
 Postgiro 51 81 65 - 6
 Öppettider:
 Måndag—Fredag 08.00—14.00

Expeditionsföreståndare

Ann Wahlberg
 Värmaregatan 9
 603 62 Norrköping
 Telefon 011-14 16 66



SMFF:s expedition
 Box 10022
 600 10 Norrköping
 Telefon 011-13 21 10

Norrköping

KNEIPPBODEN

Modellflyg för nybörjare och experter.

RC, friflyg, lina, material och tillbehör.

Öppet månd—fred 12—18
tel. 011-13 36 47 (äv kväll)

HB Bagge & Ernvist
Lokegatan 24
602 36 Norrköping

Falun

Lek & Hobby

Holmgatan 30, 791 71 Falun
Tel 023/221 80

Specialaffär för hobby och leksaker
Byggsatser från bl a Graupner, Billing Boats, Wentzels, Semo, Goldberg, Top Flite, Carrera, Pilot, Svensson, Multiplex.

Tillbehör från Kavan, Graupner, Goldberg, Webra, OS och Cox motorer. **RC-anläggningar:** Multiplex, Sanwa, Simprop. **Modelljärnväg:** Märklin, Lima, Minitrix och Liliiput. Tillbehör från Heijan. **Plastmodeller:** Airfix, Revell, Tamiya, A.M.T.

Gävle

**MOLANDER
HOBBY**

Butik: Södra Kungsgatan 15, Gävle
Postadress: Box 469, 801 06 Gävle
Tel 026/12 60 55

har Allt om hobby

Modellflyg — båt — bil —
motorer

Radioanläggningar

Tillbehör m m

Gävle

**500 m² HOBBY + 500 m² LEK
R/C-, BIL, BÅT, FLYG**

stor sortering
350 hyllmeter plast-
och balsamodeller
Sveriges största utställning
av bil- och tågbanor

FULLSORTIMENT MÄRKLIN

Box 95 801 02 Gävle Tel 026/10 33 60

Göteborg

**WETTERGRENS**

Hobbyavd
Frölunda Torg
Box 99
421 21 V:a Frölunda
Tel 031/45 09 90

- * RC-Flyg, RC-Bil, Båt
- * Stor sortering av tillbehör
- * RC-anläggningar o Motorer
- * Tåg, olika märken
- * Bilbanor
- * Plastbyggsatser
- * Rep.service på tåg o RC-anläggningar
- * Vi skickar gärna material per post
- * Personlig service



Göteborg

HOBBYCENTER

Karl Johansgatan 7
Box 4021 Tel 031-12 62 20
400 40 Göteborg

Här hittar Du:
Tåg, nytt o beg. Flyg Båt Bil
RC Plastbyggsatser
Massor av annat
smått o gott

Välkomna in!



Helsingborg



Rååvägen 38, 253 70 Helsingborg
Tel 042/26 20 26

- RC-Flyg, -Bil, -Båt
- Modelljärnväg H0-N, miniclub
- Dremelsågar A-Justo-Jig
- Stor Leksaksavdelning
- Vi påstår inte att vi har Sveriges största sortering av hobbyträ men vi har i alla fall över 200 dim i lager

Karlstad

ELL-AIR

Box 77, 660 60 Molkom
Telefon 0553/211 17

RC-Flyg

Motorer, radioanläggningar
och tillbehör

Lidköping

Flyghobby

Silverskjöldsgatan 7
531 00 Lidköping Tel 0510/262 34

Västsveriges mest välsorterade affär för RC-flygaren.

Radio: JR, Sanwa.
Motorer: Webra, OS.
Byggsatser: Av bästa och kända fabrikat.
Tillbehör: Ca 500 olika artiklar.

Välkomna
Bo Nylund

Linköping

BORGS hobby

Apotekargatan 7, 582 27 Linköping
Tel 013/12 39 81

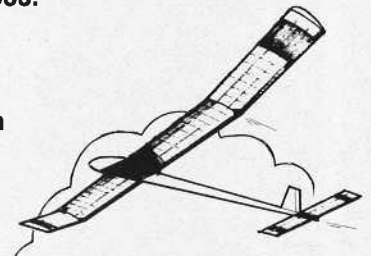
Modell -flyg, -båt, -bil
Motorer — Radioanläggningar

Modelljärnvägar — Bilbanor
Plastbyggsatser —
Experimentlådor — Tillbehör

GRATTIS!

Vi säger GRATTIS till Magnus Sundstedt, Borlänge MSK, som med sin Nordic vunnit juniorklassen i Nordiska Mästerskapen, både 1982 och 1983.

Med NORDIC kan även Du nå fina framgångar i klass F1A.



Lämplig för alla över 12 år med goda kunskaper i modellflyg. Alla delar är färdiga för montering.

Spännvidd 190 cm

PRIS 125:—

Vår industri sågar även balsa, furu och plywood i en mängd olika dimensioner av bästa kvalitet till låga priser.

BYGGSATSER från SIG, Goldberg, Top Flite, Marutaka, Pilot, Precendt m. fl. tillverkare.

MOTORER från OS, Cox, Fuji, Enya, PAW, Fox m. fl.

DETALJER från Kavan, Sullivan, Du-Bro, Ishipla, Ripmax, Micro-Mold, Williams, Goldberg m.fl.

Fråga efter dessa produkter hos Din hobbyhandlare. Saknas sådan på Din ort eller om han inte har vad Du behöver ring eller skriv till oss direkt.

**MODELL
Produkter**

SKANDINAVIENS
LEDANDE INDUSTRI
FÖR MODELLFLYG

Box 2060, 871 02 Härnösand, Sverige, Tel. 0611-165 00

modellflygnytt



01715
L023

ANDERSSON EVERT
BOKVÄGEN 22
29500 BROMÖLLA

BYGGNING



1983
4

Annonsera i
modellflygnytt!

